



SAINZ ENTRENA CON SU LANCIA

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

22 de diciembre 1992

Núm. 479 • 350 ptas.

**ROVER
216 COUPE
FRETE A
OPEL
CALIBRA 2.0i**



COMPARATIVA

FOTOS
ESPÍA



**SEAT
IBIZA
SORPRENDIDO
EN VIVO**



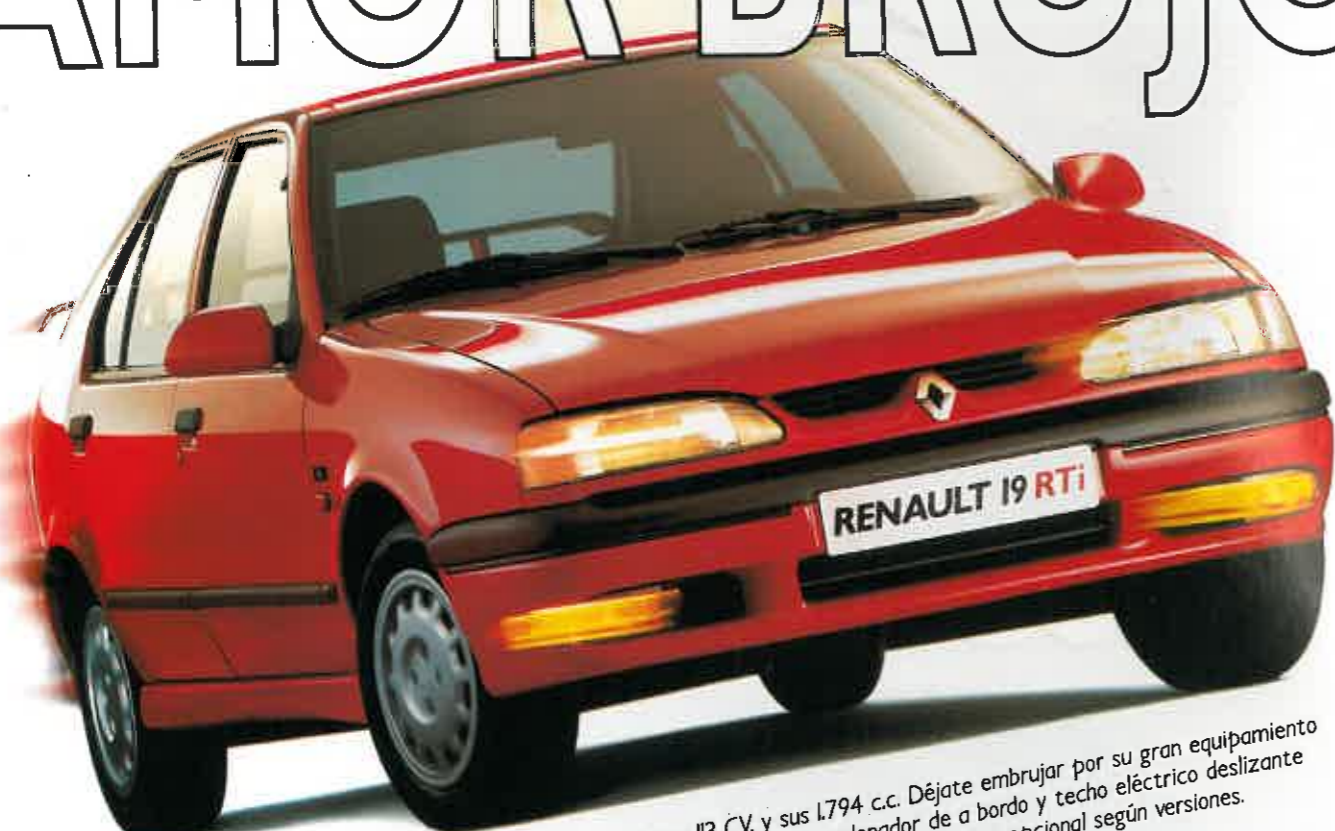
Citroën Xantia

TODOS SUS SECRETOS



AMOR BRUJO

ELINTAS



Mira el nuevo Renault 19 RTi 1.8i inyección. Siente el hechizo de sus 113 CV. y sus 1.794 c.c. Déjate embrujar por su gran equipamiento con dirección asistida de serie, y llantas de aleación ligera, aire acondicionado, ordenador de a bordo y techo eléctrico deslizante en opción. Descubre su alta seguridad en el sistema opcional ABS y el asiento para niños, opcional según versiones. Algo dentro de ti te llevará hacia él. Te encantará.

Nuevo
RENAULT 19 RTi
113 cv



Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. RENAULT recomienda lubricantes ELF

Motor 16

CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Ceresa, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretario: Evelio Verdera.
Director General:
Javier Pascual del Olmo

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Turralba. Redactores jefe: M^o Jesús Benoit (Información) Víctor Picio-ne (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdas Bravo, Fernando Cañal, Simonetta Garza, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Molit, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Viena. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (Diseño); Mayte de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). Antedición: José M^o Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M^o Ormazabal.

Subdirector General: Enrique López Nieto. Director Gerente Comercial: José Montalbán. Director Gerente: José Luis González. Directora de Marketing: María Lizárraga. Directora de Promoción: Charo Oñate. Director de Planificación y Control: Simón Molero. Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.

Publicidad: Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Eivira Aricha, M^o Jesús Sánchez y Eduardo Abaún. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Nogueira. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calina Ruf. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Zona Andalucía: Blanca Martínez de Irujo. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 6^o Deha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^o 46006 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 66 88. ANDALUCÍA: Botogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: Lerner Printing Interocional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), Vi BILAGARE (Suecia).

ESTAS SEMANA

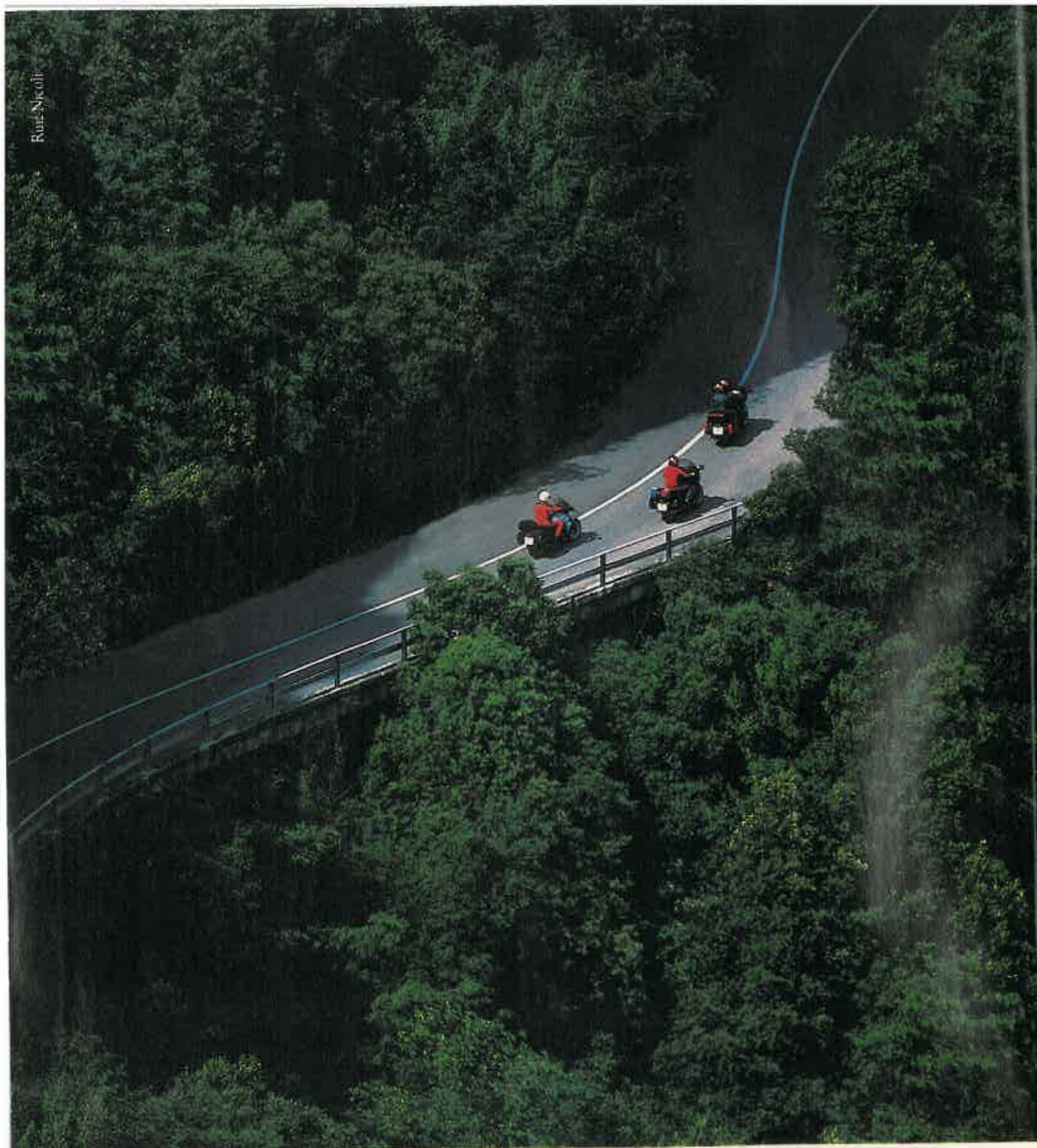


PUNTO DE MIRA	6	PRECIOS	61 92
SU CASO	14	MOTOS	88
LO ÚLTIMO	18	Gilera Saturno	Maserati Barchetta
Citroën Xantia		500 Bialbero	
Seat Ibiza '93	22	DEPORTE	92
Audi Coupé S2 y Avant S2	26	Maserati Barchetta	
Rover 400	30	Grupo Fiat Auto en	98
FRENTE A FRENTE	34	Competición	
Rover 216 Coupé/Opel		Sainz entrena	104
Calibra 2.0i		con el Lancia	
A FONDO	42	A todo Gas	110
Renault Safrane 2.2 Si RT		FIRMA DE LA CASA	114
FUERA DE SERIE	48		
Peterbilt Truck			88
GENTE SOBRE RUEDAS	54		Gilera Saturno
Peter Brooks			
ACTUALIDAD	58		
Mercado Único			



42
Renault Safrane 2.2 Si

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos Precios extranjero: Portugal 580 escudos



La Naturaleza hizo un excelente trabajo cuando preparó al hombre para ir por el mundo. Cuando los ingenieros de BMW quisieron prepararlo para que lo recorriese en motocicleta, tomaron el mejor camino.



BMW desarrolló el primer ABS para motocicletas.

Así, como la Naturaleza le dotó de razón, las motocicletas BMW cuentan con sistemas inteligentes como la Motronic que, combinados con la inteligencia de su conductor, garantizan el correcto funcionamiento de una BMW.

SI EL HOMBRE ES PARTE DE LA NATURALEZA, ¿POR QUE PROTEGER A UNO MAS QUE AL OTRO?

La Naturaleza le dotó de reflejos. Para incrementar su eficacia, los ingenieros BMW fueron los primeros en crear mecanismos de seguridad como, por ejemplo, el ABS, capaz de frenar siete veces en un segundo.

La Naturaleza le dotó de cinco sentidos. Los ingenieros creen que no deben atentar contra ninguno, por eso las BMW limitan sus emisiones de gases y ruidos.

Y, por encima de todo, la Natura-

leza le dotó de responsabilidad. La misma responsabilidad que tienen los ingenieros al construir motocicletas, proteger al hombre y a su entorno. Proteger el placer de conducir.



Seguridad: ABS. Casco BMW System III. Ropa y monos de cuero BMW. Ropa BMW Gore-Tex®. Traje BMW Protec. Viseras de casco antiempañamiento. Guantes y botas. Escuelas de conducción. **Ecología:** SLS. Catalizador. Pastillas de frenos sin asbesto. Plantas de depurado y reciclaje de piezas. Fábricas verdes.

Momentos de reflexión

CASI sin darnos cuenta se nos acaba el «fastuoso» año 92, un año marcado por grandes acontecimientos nacionales que a la hora de la reflexión final no lo han sido tanto o, por lo menos, se han olvidado muy pronto. En efecto, ha llegado la hora de la recapitulación y nos encontramos con que el «año de España» ha estado marcado más por una profunda crisis que por el fasto de determinados acontecimientos puntuales. Se ha hablado mucho de nosotros dentro y fuera de nuestras fronteras, pero no siempre para bien. Y lo peor es que la «resaca» que viviremos en el 93 promete más crisis, más dificultades de todo tipo, por mucho que el ministro Solchaga acabe de «profetizar» que durante su segundo semestre se producirá una aceleración económica. Esperamos que acierte, aunque sea por una vez, pero somos conscientes de que no va a resultar fácil, o por lo menos eso vienen a decir todos los indicadores económicos. En las últimas fechas, y en lo que a nuestro sector se refiere, voces plenamente autorizadas como la del presidente de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez, han hablado de preocupación, incluso de pesimismo, al tiempo que reclamaban una legislación laboral más flexible. Nuestro sector no pasa por un buen momento, es cierto, mientras los fabricantes hacen todo lo que está en sus manos para ofrecer una mayor competitividad en sus productos y nuevos vehículos que hagan más atractivo el sombrío panorama actual. De hecho, en 1993, a pesar de una crisis que no remite ni a nivel mundial ni a nivel nacional, aparecerán en escena nuevos coches, todos ellos con la etiqueta de «importantes». Nos referimos al Citroën Xantia, al Ford Mondeo, al Mercedes 190, al Opel Corsa y al Seat Ibiza como los más representativos, pero no los únicos. Ciñéndonos a nuestro mercado, todas las previsiones apuntan a que tampoco este año se llegará a la mítica cifra del millón de coches vendidos, aunque el mercado vaya a crecer alrededor de un diez por ciento frente al año 91. Sería bueno que España, tercer productor europeo de automóviles y quinto mundial, tuviera un mercado más dinámico, pero ¿será posible con la imposición del 28 por ciento?

Manuel Doménech

PUNTO DE VISTA

BODAS DE PLATA

LA financiera de la marca Seat, Fiseat, que nació un 6 de diciembre de 1967, acaba de cumplir 25 años de actividad, en los que, según palabras de Juan Antonio Díaz Álvarez, presidente de Seat, «Fiseat es ejemplo de vocación de servicio y de atención al cliente. Por encima de sus propios intereses han prevalecido siempre los intereses de los clientes y de la marca», para añadir que «supone uno de los activos más importantes de Seat». Fiseat, en su dilatada trayectoria ha efectuado más de 1.100.000 operaciones de financiación de automóviles, y a través de ella se financian el 34 por ciento de los vehículos que se compran a plazos en España. Es, por lo tanto,



líder del sector aunque se vea limitada por tan sólo efectuar operaciones con las cuatro marcas del grupo Volkswagen: Seat, Audi, Volkswagen y Skoda en cuanto a vehículos nuevos. Actualmente, el índice de morosidad que soporta es de un 10,6 por ciento cuando la media se estima en un 15 por ciento. De cara al futuro, Fiseat, que siempre ha gozado de una cierta autonomía frente a Seat, pasará a ser una de las empresas del Grupo Seat cuando, en 1993, se convierta en un **holding**. De cara a un futuro, Fiseat apuesta por la tecnología aplicada a la financiación, y así, desde cualquier concesionario, con sólo apretar un botón de la terminal de un ordenador puesto a su servicio, el cliente podrá elegir no sólo el coche que quiere, sino la forma de pago que más le convenga.



LA FIESTA DE MOTOR 16

UN año más, MOTOR 16 ha celebrado su fiesta, para hacer entrega de los prestigiosos premios «Válvulas 1992», materializados en los trofeos realizados por el artista José Lucas con las válvulas del motor Renault RS3c-V10 campeón del Mundo de la Fórmula 1.

En su novena edición han sido galardonados Eberhard Von Kuenheim, Presidente de BMW, como «Hombre del Año» 1992; Carlos Sainz, Campeón del Mundo de Rallyes; el Renault Twingo como

«Diseño del Año»; el Nissan Serena como lanzamiento del Año y Seat por su imagen de marca. El premio por su labor en defensa de la ecología ha correspondido a Saab, el del mejor deportista del año, al joven Pedro Martínez de la Rosa, y la Yamaha GTS 1000, como «Moto del Año». El brillante acto se celebró en el hotel Eurobuilding de Madrid y reunió a lo más granado del automovilismo nacional e internacional. En el próximo número ofreceremos un amplio repertaje gráfico del acontecimiento.

S E M A F O R O S

Seat, que desde hace ya mucho tiempo está haciendo las cosas muy bien y así ha merecido en muchas ocasiones nuestro aplauso, falla estrepitosamente en la elección de sus nombres y denominaciones, con una extraña inclinación por lo británico. Primero fue el Málaga Injection, más recientemente, su catálogo de productos se amplía con el Ibiza Friend Three Ways Catalyst. Pero lo que remata la jugada es el anuncio de una versión específica para Canarias, bautizada como Canarias Edition. How stupid can you get, my friends!

Multinacional Aseguradora, la tercera compañía de este país, ha tenido una iniciativa que merece el reconocimiento de los conductores. Ha decidido premiar a todos sus asegurados con más de 25 años de permanencia en la Compañía y que no hayan tenido ningún percance en los últimos quince años. Además de concederles el título de Conductor Ejemplar y regalarles una insignia corporativa, la entidad no cobrará la prima de seguro a todo riesgo de sus vehículos durante un año a estos 366 ciudadanos.

JACQUES CALVET HACE BALANCE

EN la conferencia de prensa celebrada en París con motivo de la presentación del Citroën Xantia, Jacques Calvet opinó de la crisis que acucia al sector.

Entre otras cosas, el presidente del grupo PSA hizo balance del año 1992, opinando que no ha sido tan mediocre, aunque se hayan frenado las ventas. Indicó que el abultado resultado negativo de PSA se debe a que son los únicos constructores que incluyen en sus cifras los gastos de método, es decir, bienes de equipo, inmuebles, etc.

Para Calvet, la crisis del sector no es sólo económica, también es moral y social, provocada principalmente por la gran interrogación que supone el futuro mercado de los países del Este. El efecto inmediato de todo ello será un descenso generalizado en el consumo y una nueva reducción de las ventas. En Francia la inflación puede llegar a ser de hasta siete puntos y piensa que ninguna eco-



nomía puede funcionar jamás así. Lo achaca a los políticos franceses, a los que acusa de no tener ni idea de economía.

En cuanto a la elección del Micra como «Coche del año», Calvet comentó, socarronamente, que al no presentar ni Citroën ni Peugeot candidato alguno, los jueces lo habían tenido «bastante difícil».

Respecto al Xantia, sustituto del BX, indicó que se espera vender un volumen de 114.000 unidades por año y que su precio no se hará público hasta su presentación en el próximo Salón de Ginebra.



NUEVOS NISSAN PARA EL 93

NISSAN acaba de dar a conocer la imagen definitiva de su nuevo vehículo todo terreno. Se trata de un coche de categoría media que inicialmente se comercializa con dos tipos de carrocerías diferentes y dos posibles niveles de motorización.

La versión corta tiene una distancia entre ejes de **2.450 milímetros** y una longitud total de 4.105, mientras que en la carrocería larga, que dispone de cinco puertas, la distancia entre ejes es de **2.650 milímetros** y la longitud total de 4.585. En las dos carrocerías se podrá disponer de un motor diésel de 2,7 litros y 100 caballos o de

uno de gasolina de 2,4 litros y 124 caballos.

Este nuevo coche es el fruto de la colaboración entre **Nissan y Ford**, por lo que se comercializará en Europa a través de ambas redes comerciales. El modelo de Ford se denominará **Maverick**, mientras que Nissan todavía no ha desvelado el nombre que tendrá su vehículo.

Su fabricación se realiza en la planta que tiene Nissan en la Zona Franca de Barcelona, desde donde se exportará al resto de los países europeos. La presentación oficial del modelo está prevista para mediados de 1.993.

SE ENTREGO EL BERTONE

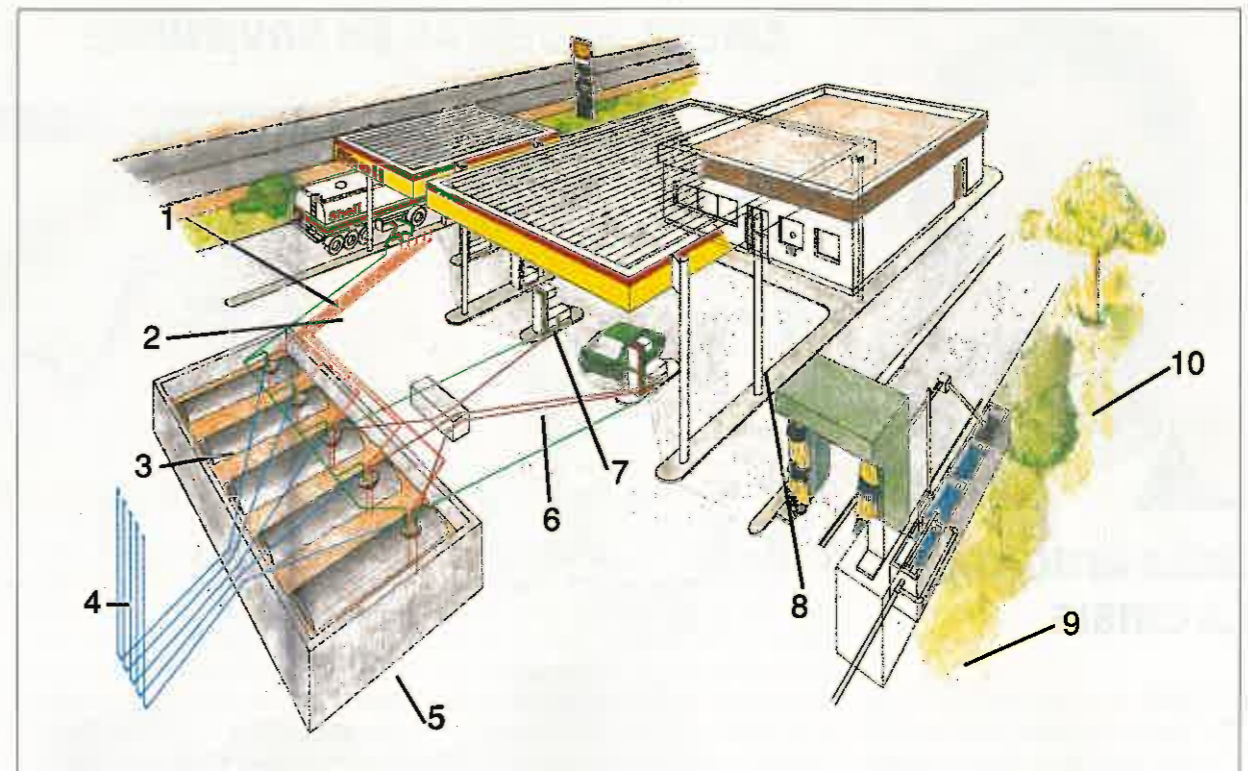
MELQUIADES Álvarez y su esposa Beatriz, recibieron sonrientes el Bertone **Freeclimber 2** que les había correspondido en el sorteo efectuado por Motor 16. La pareja, que recogió las llaves de su nuevo coche de manos de Julio Marco, director de marketing de la importadora en España de Bertone, y en presencia de **Juan Antonio Suñez**, director comercial de Motor 16, salieron de las instalaciones de Alpina Motor S.A. conduciendo su Bertone y dispuestos a despedir el 92 con un regalo inesperado.



ACUERDOS PARA EL TRANSPORTE

VEINTITRÉS jornadas de negociaciones le han costado al Ayuntamiento de Madrid y al Consorcio Regional de Transportes llegar a un acuerdo en la cuantía de las aportaciones que la Casa de la Villa realizará en 1993 para el transporte público de su ciudad. El Consorcio Regional de Transportes es un organismo técnico creado para la gestión de los sistemas del transporte colectivo -una fórmula que en breve empezará a ser imitada en otras comunidades del Estado español- y que funciona principalmente con las aportaciones que realiza la Administración Central, a través del Ministerio que dirige **Carlos Solchaga**, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Madrid, con el que ha tenido algunos problemas en los últimos años.

Pues bien, tras la firma del acuerdo, el Ayuntamiento se compromete a invertir 13.000 millones de pesetas en el próximo año (el Consorcio pedía **16.000 millones** inicialmente), además de saldar la cuenta acumulada a lo largo de los últimos tres años, que totalizan otros 7.000 millones, y de asegurar que para los próximos cuatro años, en caso de no haber acuerdo que lo mejore, una aportación mínima igual a la realizada el año anterior más el **IPC**.



1.- Recuperación de vapores de combustible de las cisternas, 2.- Tuberías de descargas de las cisternas, 3.- Depósitos de combustible, 4.- Entrada de aire para los depósitos (en estaciones de servicios convencionales aquí se produce la máxima contaminación), 5.- Cubeto estanco, 6.- Tuberías de suministro a los surtidores, 7.- Recuperación de gases desde los surtidores, 8.- Pavimento resistente a los hidrocarburos, 9.- Depuración del agua del túnel de lavado, 10.- Sistema de reciclaje del agua del túnel de lavado.

SHELL ESTRENA ESTACION VERDE

SHELL España acaba de inaugurar en Valdemorillo, localidad próxima a la capital de España, una estación de servicio que puede considerarse revolucionaria por su respeto al medio ambiente, y por ser la primera en el sur de Europa que incorpora este diseño ecológico.

El primer aspecto que tiene en cuenta es la recuperación de los gases que se generan durante el vaciado de las cisternas (**Fase 1**) y en el suministro del automóvil (**Fase 2**), que pronto serán obligatorios en los países de la CE. Con es-

te sistema se evita el vertido del 90 por ciento de los gases (principalmente hidrocarburos del tipo COV) que de otra manera irían a parar a la atmósfera. Esto tiene un especial interés por el uso de los **combustibles sin plomo**, más tóxicos que los convencionales.

Un segundo proceso es el reciclado de aguas contaminadas, con decantación de sólidos, eliminación de espumas y el reaprovechamiento del **85 por ciento** del agua utilizada en el túnel de lavado.

Un último aspecto a tener en cuenta es la contaminación hacia el

suelo, producida por fugas en depósitos y tuberías, tan frecuentes y tan nocivas en las instalaciones convencionales. Para minimizar estas fugas los tanques están agrupados en un «**cubeto estanco**» con detectores de pérdidas y protectores cerámicos. Las conexiones de las tuberías se realizan mediante bridas y juntas resistentes, evitando uniones con elementos de rosca.

Shell España ha invertido 130 millones de pesetas en esta nueva instalación, y tiene previsto ampliar su red ecológica en el resto del territorio nacional.

PRECIOS LIBRES PARA LAS GASOLINAS

Apartir del primero de enero, los precios de las gasolinas en España dejarán de estar fijados por **Campsa**, para ser las compañías petroleras las que fijen sus propias tarifas, con el único requisito de respetar los precios máximos que fija la **Comisión Delegada del Gobierno** para Asun-

tos Económicos. Tras esta decisión es de suponer que la franja de precios diferenciadora venga definida por la estrategia comercial de cada compañía. Es de prever que el **sistema de autoservicio**, que en otros países europeos se prima con una reducción del precio del combustible, también afecta a la baja

en los bolsillos de los consumidores. Por otra parte, se conoce ya el cambio definitivo del nombre de **Campsa**, que tras más de medio siglo, pasa a denominarse **CLH** (Compañía Logística de Hidrocarburos). En próximas fechas presentarán un nuevo logotipo y colores corporativos.



SEAT AFRONTA LA CRISIS

SEAT prepara una serie de fuertes medidas, aún sin definir, para hacer frente a la crisis por la que atraviesa el sector. Entre estas medidas destaca una propuesta de regulación de empleo que afectaría a toda la plantilla de la fábrica de la Zona Franca y tendría una duración de veinte días, repartidos entre febrero y abril del próximo año. Esta nueva regulación se uniría a la anteriormente aprobada por el presidente de la Compañía, **Juan Antonio Díaz Álvarez** (en la fotografía) para estas navidades, que afectará a once mil trabajadores de las plantas de Barcelona y Pamplona.

La nueva propuesta, que deberá ser aprobada por los sindicatos o, en segunda instancia, por el departamento de **Trabajo de la Generalitat**, reduciría en 28.000 coches la producción y también contempla un recorte de la jornada durante 1993 para 1.600 trabajadores.

Aunque los expedientes de regulación se han convertido en una práctica muy habitual entre los fabricantes españoles, ninguno ha tenido tanta trascendencia como el que ahora plantea Seat y dentro de su estrategia para reducir gastos se estudian distintas posibilidades, como adelantar la negociación de las jubilaciones anticipadas, no renovar los contratos temporales, congelar en 1993 los salarios a todo el colectivo y prescindir de más de un tercio de sus cargos directivos.

CAEN LAS VENTAS EN NOVIEMBRE

Las ventas de automóviles registraron en noviembre un descenso del **1,29 por ciento** con relación al mismo mes de 1991, al haberse vendido 68.101 unidades frente a las 68.994 del año anterior. Con todo, a pesar de estos descensos que se vienen repitiendo desde el mes de agosto, el acumulado del año sigue siendo positivo, gracias al efecto producido por la bajada del IVA en enero, que hizo que las ventas se disparasen en los primeros meses del año.

Otro dato significativo es que por segundo mes consecutivo se vendieron **más coches importados** (52,34 por ciento) que nacionales (47,66 por ciento) y en el acumulado del año, la cuota de los importados representa ya el 46,45 por ciento del mercado español, cuando en el pasado año era de sólo el 40,5 por ciento.

Citroën, que era la marca que venía obteniendo mejores resultados, fue la más afectada por la caída de noviembre (-26,87 por ciento), seguida de Peugeot (-8,01 por ciento), Opel (-7,23 por ciento) y Ford (-5,96 por ciento), mientras que mejoran sus ventas, Seat (9,14 por ciento), Volkswagen (7,41 por ciento) y Renault, que mantiene su posición de líder del mercado. En



cuanto a los importadores, cabe destacar la ascensión de la marca coreana **Hyundai**, que duplica sus ventas del año pasado. Pero la que no se puede olvidar es la japonesa Nissan, que en noviembre registra un aumento del 67,78 por ciento, gracias al mantenimiento de su modelo **Primera** y a la gran aceptación de los recién aparecidos Serena y Micra, colocando así a tres de sus modelos entre los cuarenta más vendidos del mercado (en las páginas de precios ofrecemos todas las semanas la lista de los 50 modelos más vendidos cada mes). También siguen obteniendo buenos resultados **BMW y Volvo**, mientras que Fiat y Lancia no acaban de recuperarse.

VENTAS DE TURISMOS EN NOVIEMBRE

Marca	Nov.	92/91	Ene/Nov.	92/91	Cuota
Renault	13.033	4,21	161.977	6,54	18,05
Ford	8.739	-5,96	129.116	16,91	14,39
Opel	8.621	-7,23	109.984	12,25	12,26
Seat	6.581	9,14	88.312	8,01	9,84
Peugeot	6.040	-8,01	89.004	13,89	9,92
Citroën	5.868	-26,87	96.597	36,79	10,76
Volkswagen	4.087	7,41	52.003	-7,71	5,81
Fiat	3.337	-3,35	38.318	-16,75	4,27
Nissan	1.916	67,78	16.018	32,43	1,78
BMW	1.682	38,9	18.398	23,06	2,05
Rover	1.376	30,67	14.336	-5,02	1,61
Audi	1.262	16,53	16.838	16,6	1,88
Mercedes	802	-9,58	13.014	10,04	1,45
Lancia	773	-37,31	11.044	-8,15	1,23
Volvo	740	17,27	9.646	17,16	1,06
Toyota	454	78,74	3.889	-18,66	0,43
Hyundai	423	415,85	2.466	108,81	0,27
Honda	408	30,77	4.435	90,75	0,49
Otras	1.959	-7,59	21.980	32,84	2,45
Total	68.101	-1,29	897.375	9,91	100,00

Con los altavoces Pioneer el coche es lo de menos



No importa si es un deportivo o un utilitario. Si tiene 3 ó 5 puertas. Si es un coupé o una berlina. Sea cual sea su coche, hay un equipo de altavoces Pioneer para usted. Altavoces para preinstalación, de montaje empotrado o en superficie; sistemas de Altavoces Multivías para instalación oculta. Sólo Pioneer le puede ofrecer un equipo de altavoces que, adaptándose

a sus gustos y a las características de su vehículo, le garantiza la máxima calidad de sonido. La máxima perfección. Para ello nos valemos de los mejores medios: el diseño asistido por ordenador, los materiales más modernos, las técnicas de fabricación más avanzadas. Nos valemos sólo de lo mejor. Porque, cuando creamos un altavoz Pioneer, usted no es lo de menos.



PIONEER
The Art of Entertainment

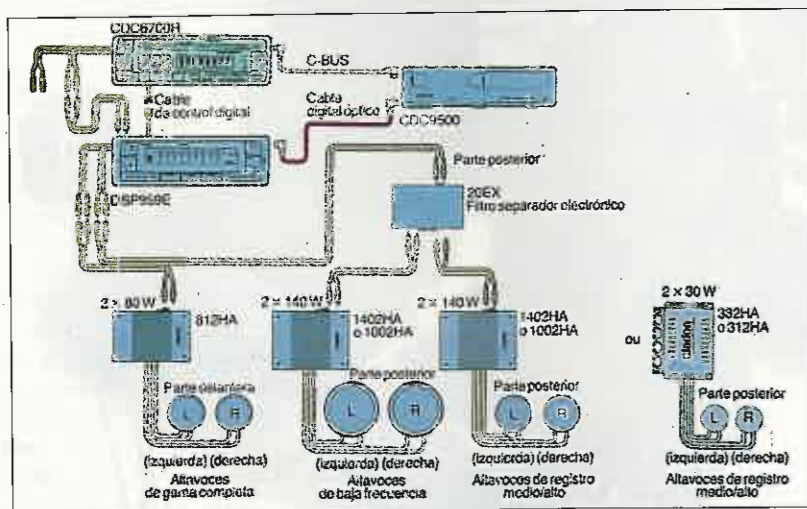


MUSICA EN VIVO

LOS sistemas de autosenido han evolucionado hasta cotas realmente impensables hace sólo unos años. Clarion presenta en su amplia gama uno de los equipos más sofisticados del mercado basado en el radio reproductor de CD CDC 6700R asociado al DSP 959E. No solamente ofrece un sonido magnífico, que recrea el

ambiente de una sala de conciertos, también posee los más avanzados sistemas de recepción de datos: el RDS que permite efectuar una gran variedad de funciones como la identificación del programa, frecuencia alternativa, nombre del servicio del programa, identificación de programas de tráfico, anuncio de tráfico, tipo de progra-

ma. Mientras usted conduce el RDS se encarga de buscar la mejor sintonización, recibiendo además los más importantes anuncios de tráfico. Por su parte el reproductor de CD está preparado para leer discos de 8 ó 12 centímetros sin necesidad de adaptador. Incluye además funciones como la repetición de pista y de disco, reproducción ale-



atoria, exploración introductoria para reproducir el principio de las pistas, etcétera.

Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

Dotadas de un microprocesador que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacristales automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER

COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.

Can Bruixa, 30-40 • 08014 BARCELONA
Tel. (93) 490 81 40 • Telefax (93) 490 11 16

Un amigo da más.

injection

1.200
C.C.

70
C.V.

Ahora nuevos motores, de inyección

1.2 y 1.5 de 70 y 92 C.V. En 3 y 5 puertas.

Equipado de serie con todo lo que necesitas. Todo

incluido a un precio de amigo. **cerré** centralizado.

Toda la facilidad de un simple giro de llave.

eleVa lunas eléctrico. Máximo confort en su interior.



SEAT/WW/44

Seat **ibiza**
Friend

CON TODO DE SERIE POR SOLO
1.068.000 PTAS.

retro visores exteriores regulables interiormente. Para

disfrutar cómodamente y con toda seguridad de una

conducción divertida. **cuerta** rrevoluciones. Dentro de un

completo cuadro de instrumentos, con preinstalación

de radio incluida. **Ym's**

Un amigo lo da todo. De serie.

SEAT
LA AMBICION DE SUPERARSE



RECOMENDACIONES

OS agradezco que mostréis en vuestra revista, automóviles que aún tardarán en salir al mercado. Pienso que esto podría servir a los fabricantes para conocer la opinión de los potenciales compradores acerca de un modelo concreto.

En el caso del Citroën Xantia, me parece que tiene un diseño bastante acertado en líneas generales, a excepción de esa generosa barra de apoyo colocada en el tablero que resulta antiestética y más propia de un todo terreno.

Os pregunto si esta barra puede ser efectiva o por el contrario puede resultar peligrosa en caso de golpearse sobre ella.

Francisco Garrido
Sevilla

R.- Poca información tenemos a la hora de redactar esta respuesta sobre el nuevo producto de Citroën y sobre lo que ya nos han dejado ver las primeras fotos sólo podemos decir que sobre gustos... En cualquier caso le confirmamos desde ahora que esa barra nunca puede resultar peligrosa, ya que esta realizada con materiales acolchados y absorbentes.



LUCES DE NAVIDAD

ACABAN de colocar los adornos navideños y vuelve a pasar lo de otros años. Normalmente, se cuelgan de lado a lado de la calle pasando cerca de los semáforos. Si coincide con una luz roja, o verde, lo cierto es que puede dar lugar a

confusión y hay que conducir más pendiente de los adornos y el color de los semáforos que de la circulación en sí. Se deberían cuidar más estos aspectos de la seguridad, temas importantes y tomados a la ligera por todos.

Manuel Sandemina
Madrid

HOJAS IGUAL A PROBLEMAS

VIVO en el campo y las hojas caídas de los árboles me traen de cabeza. Por un lado son un peligro cuando se mezclan en el asfalto con el rocío, formándose un conglomerado deslizante y traicio-



nero. Por otro lado, cubren mi coche en esta época, lo que me imagino no será nada bueno. ¿Hasta qué punto corre peligro mi vehículo en estas condiciones?

Pere Casals
Barcelona

R.- Las hojas caídas en otoño pueden desencadenar algún que otro incidente entre los automovilistas. Por supuesto que mezcladas en cantidad en el asfalto con cualquier elemento líquido convierten la carretera en una pista deslizante. Pero peores consecuencias puede tener cuando estas hojas obstruyen los conductos de aireación del coche y su funcionamiento se ve perjudicado. Nuestro consejo es que si no puede aparcar en otro sitio, compre una buena funda. Y si esto es un engorro, proteja las tomas de aire y lave el coche a menudo.

ACEITE Y GASOLINA

POSEO un Opel Astra GSi 16V y quisiera que me indicasen qué tipo de aceite utilizar en un clima caluroso. Creo que lo más conveniente sería uno sintético, pero lo habitual es que sea 10W-40. ¿No sería más conveniente un 20W-50?

Acaban de lanzar al mercado un aditivo para motores catalizados. ¿Me lo recomiendan? ¿y alguno para el aceite?

Que yo sepa, solo la red de gasolineras TOTAL distribuye gasolina sin plomo de 98 octanos ¿existe o existirá alguna otra red de gasolineras que vaya a distribuir gasolina de este tipo? ¿saben si TOTAL va a ampliar su red de distribución pronto en la Península aparte del litoral mediterráneo?

Diego Lencina
Alicante

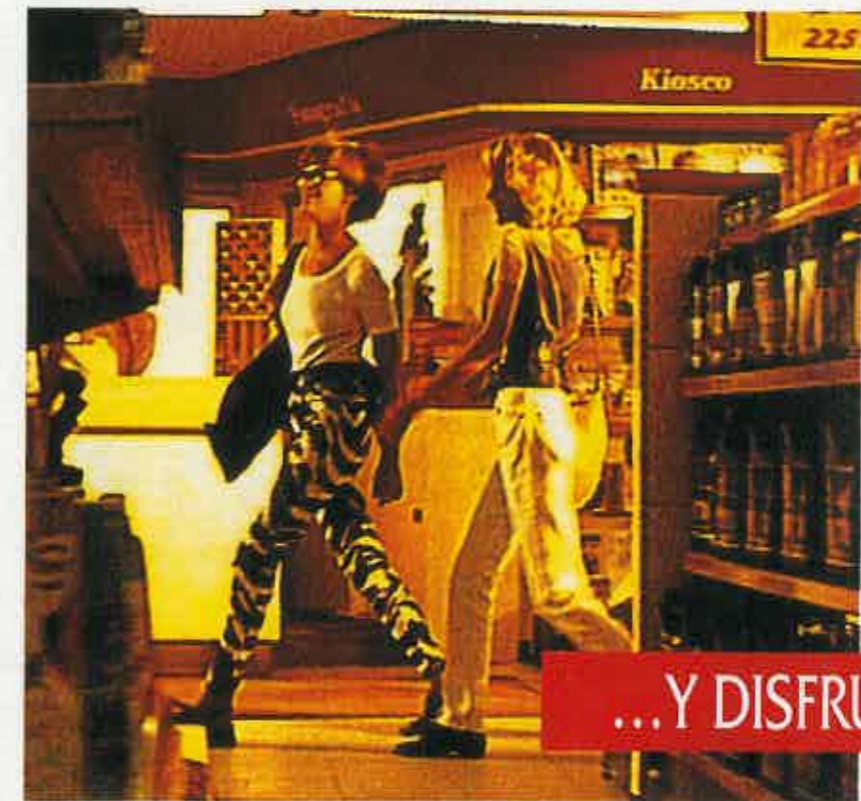
R.- La temperatura ambiente de un lugar como Alicante no influye en la temperatura del aceite de un coche como el suyo (el frío influiría más y sí que habría que tomar medidas). En cualquier caso el aceite sintético cien por cien le irá bien y sobre el número de kilómetros al que realizar el cambio de aceite, podría hacerlo tranquilamente cada 20.000 kilómetros, sin miedo a que la mecánica sufra las consecuencias.

En cuanto a los aditivos, nosotros no recomendamos su utilización en vehículos tan nuevos como el suyo.

La red de gasolineras TOTAL es la única que importa desde Francia la gasolina con ese octanaje. Sus planes de expansión incluyen llegar a finales del año que entra con 100 gasolineras en el triángulo que forman Madrid, Gerona y Murcia.



VEN DE COMPRAS



...Y DISFRUTA

EN LA NUEVA RED DE ESTACIONES DE SERVICIO CEPESA

MiniMarket

Seguro que hay algo que te falta. Ocurre a menudo cuando se viaja, pero no importa. Aquí lo tienes: Un tentempié, algo de lectura, un poco de música, un detalle para tí o ese regalo que prometiste para cuando llegaras a tu destino. Nuestro MiniMarket tiene todo eso y mucho más. Una oferta de servicio que hará tu estancia mucho más grata. Para tu comodidad. Porque nos gusta hacer bien las cosas.



CEPSA
CALIDAD DE SERVICIOS

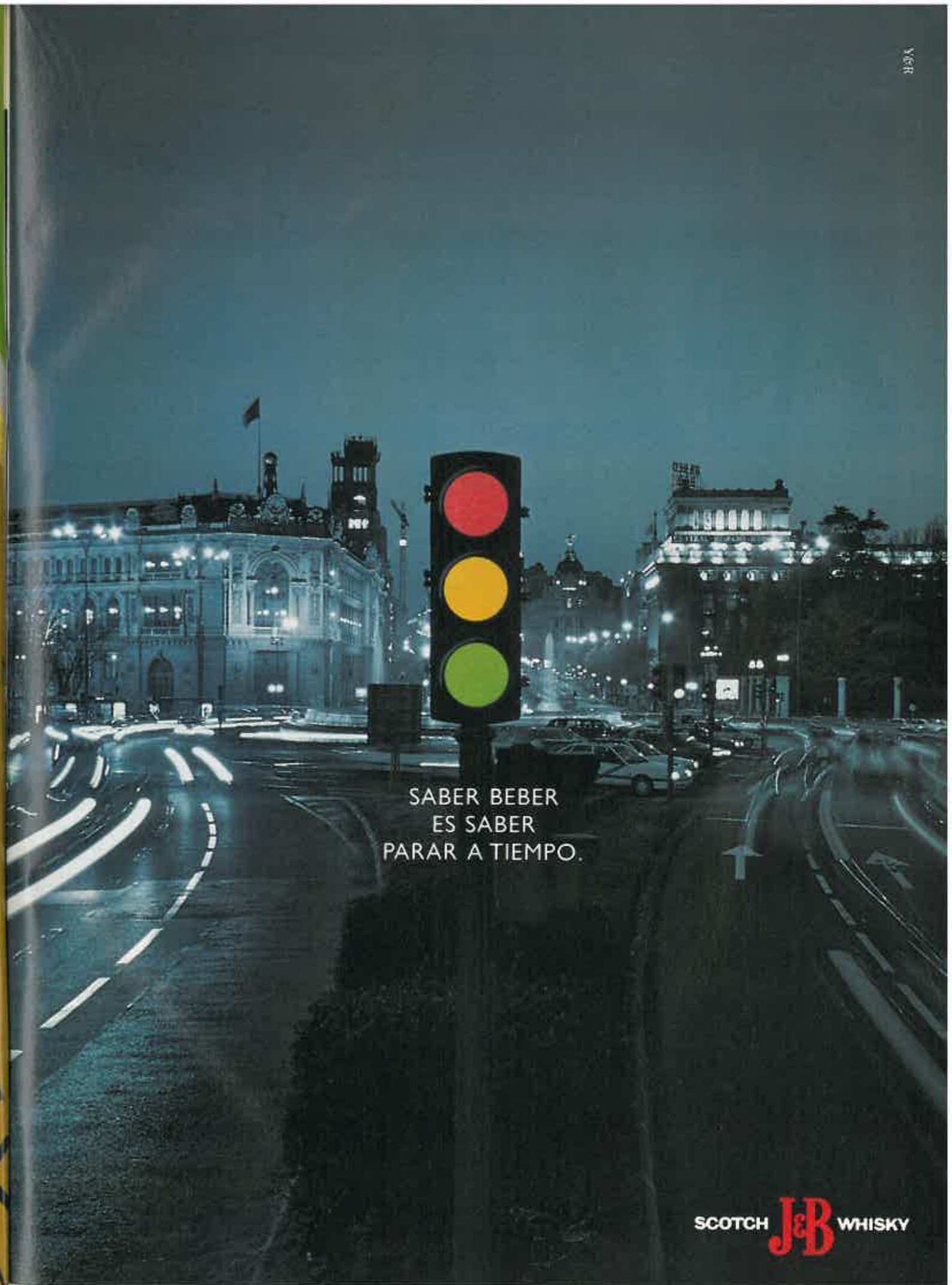


BY APPOINTMENT TO HER MAJESTY THE QUEEN
WINE MERCHANTS
JUSTERINI & BROOKS LTD.
61 ST. JAMES'S STREET, LONDON, ENGLAND

RARE

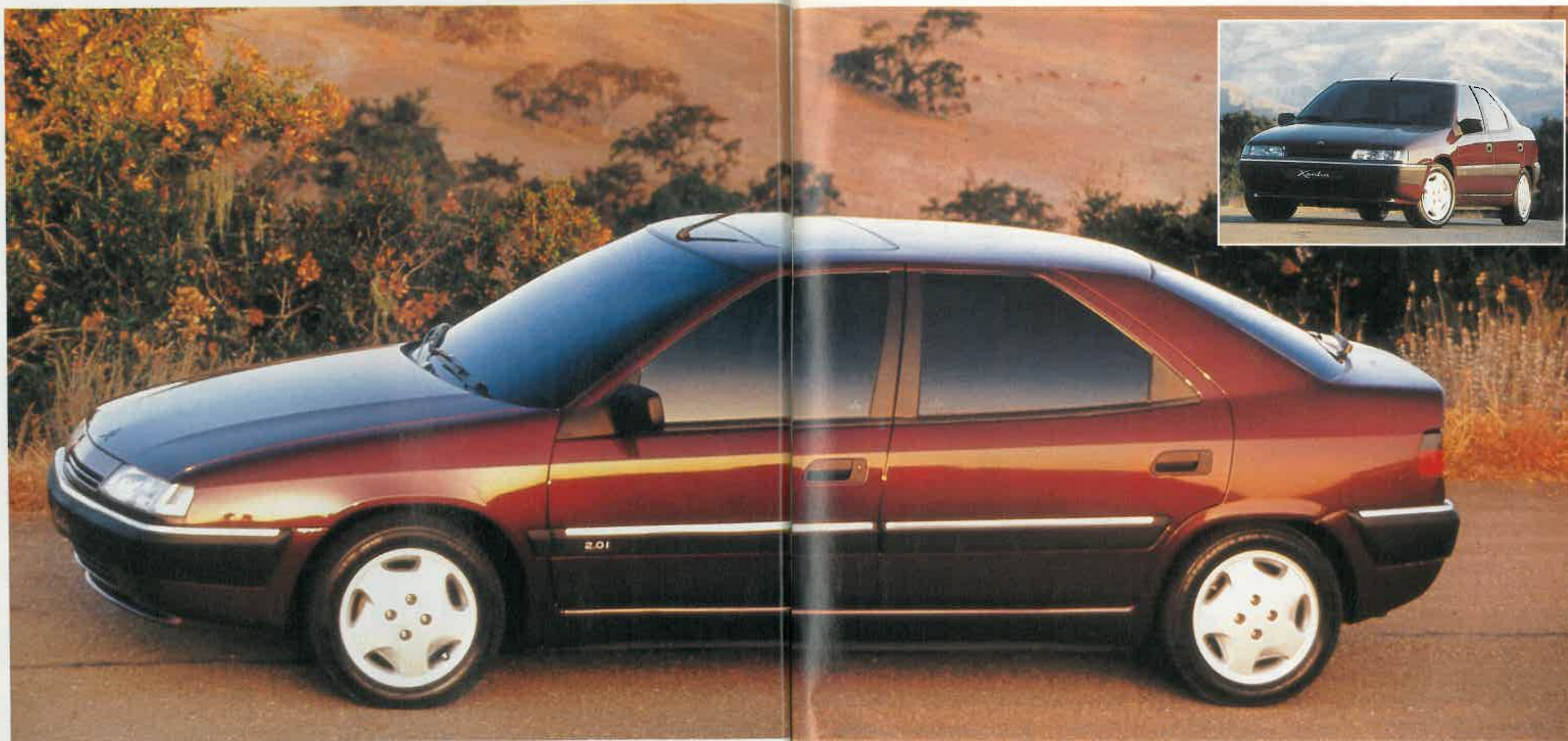
BLEND OF THE PUR D SCOTCH WHISK

STILLED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND



SABER BEBER
ES SABER
PARAR A TIEMPO.

SCOTCH **J&B** WHISKY



Citroën Xantia

BIENVENIDO SEÑOR X

Todos los proyectos importantes de Citroën implican la letra X. El Xantia, nacido para tomar el relevo del servicial BX escala cotas superiores de diseño, técnica y sofisticación. Ahora se presenta bajo tres posibilidades de motorización.

Juan Luis Soto
Enviado especial

PARÍS ha sido el simbólico lugar donde Citroën ha querido presentar su última realización en la que han puesto muchas expectativas comerciales. Con sus gamas bajas renovadas por el AX y ZX, las altas colmadas por el lujoso XM, quedaba un vacío en el segmento medio, hasta ahora ocupado por el inefable BX, y que merece últimamente una especial atención de los principales fabricantes (21,4 por ciento del mercado europeo con

unas ventas globales de 2.840.306 unidades).

La definición técnica del Xantia es una berlina de 4,444 metros de longitud, 5 puertas (se mantiene la fórmula del portón posterior), 5 plazas y, cómo no, según la antigua tradición de la marca pionera en este punto, tracción delantera.

Fabricado en la planta de Rennes-La Janais, el Xantia nace para escalar puntos en cuanto a distinción y copar cotas elevadas de *standing* social. Citroën ha delegado en parte el desarrollo de la imagen externa de su último producto en el ca-

rrocero Bertone. Las siempre innovadoras y anticipadoras líneas de la marca han sido esta vez estilizadas, presentando una estampa más a tono con la línea del XM. Parte delantera afilada y larga, rematada por las ópticas de superficie compleja, el parabrisas de gran superficie y una trasera suave de inspiración deportiva, confieren al Citroën una elegante presencia.

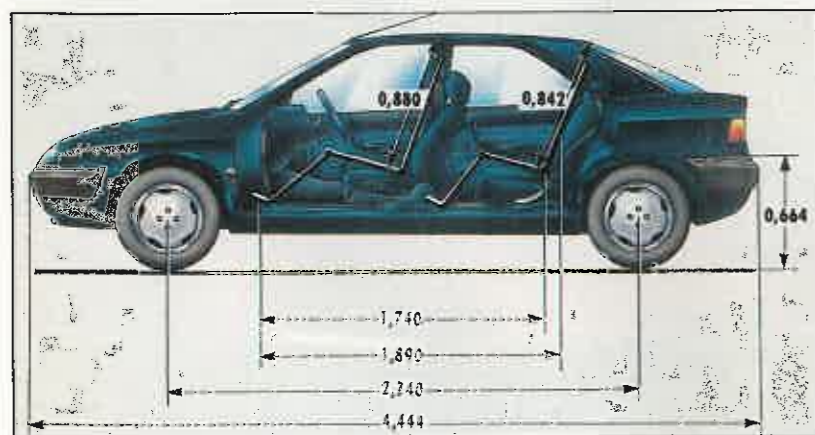
Pero la carrocería no ha buscado tan sólo impresionar al mercado. Su diseño mediante técnicas informáticas CAO, incluye una disposición de sus componentes en una

horquilla de deformación progresiva, disipando la energía de un posible choque. Lateralmente, y como las últimas investigaciones han aconsejado, se han incorporado unos refuerzos tubulares.

Este nuevo modelo de la marca no podía menos que heredar el potencial en cuanto a hidroelectrónica en la cual la marca ha sido siempre difusora y pionera. El sistema de suspensión Hidractiva II en conjunción con el sistema de antibloqueo de frenos ABS proporciona una «inteligencia» propia al vehículo que adecúa su comportamiento según



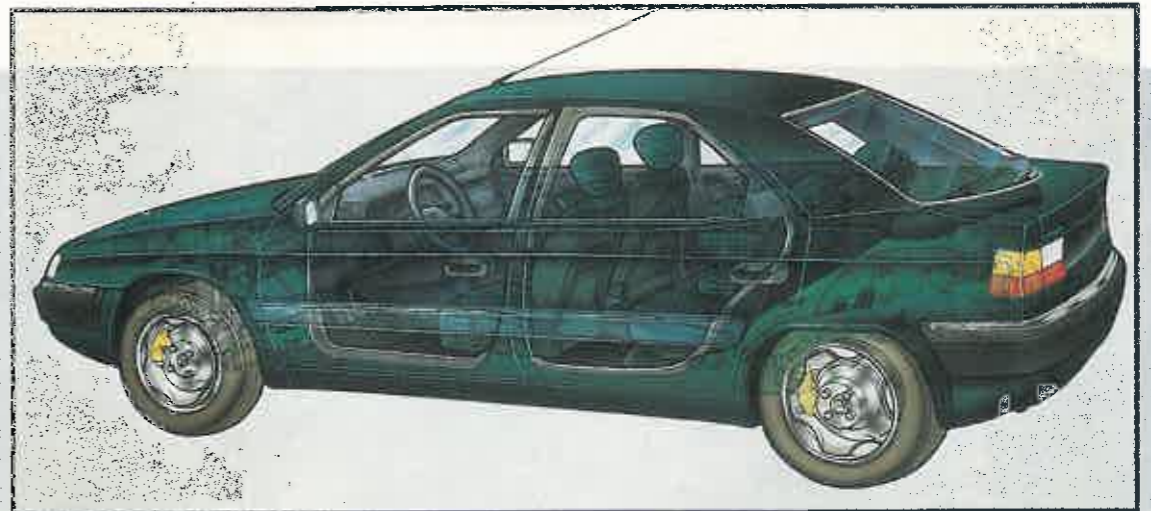
NO SÓLO POR FUERA
Ha recibido el Xantia un avanzado diseño. El cuadro de mandos integra de forma armoniosa toda la ergonomía desarrollada por la marca francesa.



FICHA TÉCNICA

	1.8i	2.0i	16V
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.761	1.998	1.998
Nº válvulas por cilindro	2	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,25 a 1	9,50 a 1	10,40 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	103 cv/6.000	123 cv/5.750	155 cv/6.500
Par máximo / r.p.m.	15,6 mkg/3.000	18,3 mkg/2.750	19,0 mkg/3.500
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENSOS			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	-	-	-
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Discos Vent./Disco.	Discos vent./Disco.	Discos vent./Disco.
SUSPENSIÓNES			
Delantera	Hidráulica	Hidráulica	Hidráulica
Trasera	Hidráulica	Hidráulica	Hidráulica
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	1.176	1.238	1.325
Largo/ancho/alto (mm)	4.444/1.755/1.380	4.444/1.755/1.380	4.444/1.755/1.380
Capacidad del depósito (l)	70	70	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11	10,1	9,6
Velocidad Máxima (km/h)	187	198	213
Consumo Urbano (l/100 km)	10,3	11,8	12,2
A 90 km/h (l/100 km)	5,5	6,2	6,4
A 120 km/h (l/100 km)	7,1	7,9	8,2

ELEGANCIA Y CARÁCTER
Los finos trazos de la carrocería se asemejan a los del XM. Pero además, su trasera de suaves formas, le confiere un toque deportivo muy al día en este segmento de berlinas medias de prestigio.

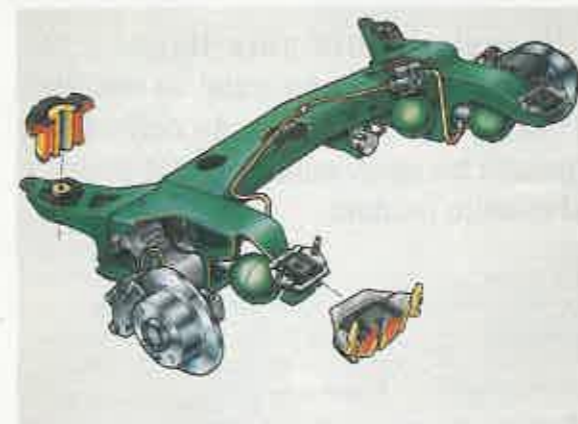


dos programas establecidos: «comfort» o «sport», preestablecidos a voluntad por el conductor mediante un interruptor. La precisión del sistema computerizado llega hasta poder distinguir entre un firme en mal estado y un bache aislado.

Este coche, que llegará a España en primavera, equipa motores XU, unos propulsores avanzados de los que se han fabricado ya ocho millones, toda una garantía en cuanto a su evolución, perfeccionamiento y nivel de calidad. Cuatro versiones serán las primeras comercializadas, divididas en dos niveles de acabado, SX y VSX, y permutando tres motorizaciones de 103, 123 y 155

caballos. Son el XU7 JP de 1,8 litros con sistema de inyección multipunto, el XU10 J2C de 2,0 litros que se distingue por un sobresaliente par motor y el XU10 J4 también de 2,0 litros pero con una personalidad deportiva y capaz de alcanzar una velocidad máxima de 213 kilómetros por hora.

Por supuesto, los nuevos Xantia incorporan también el sistema de eje trasero direccional ya conocido en los ZX. La marca proclama con orgullo un profundo trabajo de estudio y diseño que homogeniza los ejes delantero y trasero para conseguir un comportamiento tan neutro como confortable. La suspensión



MECÁNICA SOFISTICADA
La carrocería se sustenta sobre una sofisticada y rígida suspensión, autodireccional en el eje trasero.

delantera combina columnas MacPherson con un elemento de puente muy rígido formado por chapas embutidas. El eje trasero autodireccional está dotado de una estructura súper rígida que soporta las conocidas esferas de suspensión hidráulica y los amortiguadores. Esta disposición permite además un gran volumen de maletero (480 decímetros cúbicos).

Por supuesto, y como merece un avanzado automóvil de esta década, ajustados consumos, bajos niveles de contaminación y la posibilidad de reciclaje casi total han sido uno de los principales objetivos de desarrollo.

Seat Ibiza '93

PREPARADO PARA EL DESPEGUE



El nuevo Seat Ibiza ya está casi a punto para llegar a los concesionarios. Según parece el lanzamiento comercial se realizará la próxima primavera, pero el coche está ya totalmente definido. El nuevo modelo de la marca española no aprovecha nada del actual y tan sólo la filosofía juvenil del modelo perdura.

LOS últimos meses antes del lanzamiento de un nuevo coche son de tremenda actividad para la marca, ya que aunque todo el trabajo de desarrollo ya está hecho, queda por hacer toda la labor de imagen, preparar campañas de publicidad y estrategias de comercialización. Esta actividad obliga

a las marcas a rodar con sus nuevos modelos por carreteras abiertas y sin ningún tipo de camuflaje para rodar los anuncios de televisión o simplemente para realizar los reportajes gráficos previos.

El nuevo Seat Ibiza ha sido sorprendido en los alrededores de Madrid durante el rodaje de un spot.

En estas condiciones ha sido fácil fotografiar al futuro modelo sin ningún tipo de camuflaje, es decir, tal y como aparecerá en las exposiciones de las tiendas la próxima primavera.

La unidad que hemos sorprendido era un cinco puertas en su especificación más alta. Las atractivas llantas de aleación de tres radios y la indicación del tipo de motor que aparece en el montante central, revelan el carácter ligeramente deportivo de esta versión. Delante dispone de un faldón, también tradicional en cualquier coche con ciertas pretensiones.



CINCO PUERTAS
La versión de cinco puertas, a tope de equipamiento, ha sido una de las elegidas para lanzar la primera imagen del nuevo Ibiza. Fue sorprendido en los alrededores de Madrid.



FOTOS ESPIN

FOTOS NO
Durante los meses previos al lanzamiento es fácil sorprender a los nuevos modelos durante los rodajes de anuncios.



A la vista de estas fotos, resulta sorprendente que, con una longitud aparentemente algo mayor que la del actual Ibiza (3,68 metros), este nuevo modelo disponga de cuatro puertas de tamaño considerable. Esto quiere decir que el acceso a las plazas posteriores debe de ser bueno.

En general, todo el conjunto del coche da una sensación de solidez poco habitual en este segmento. A pesar de sus compactas dimensiones, el nuevo Ibiza parece más

grande de lo que es y puede presentar batalla tanto a coches pequeños, tipo Renault Clio o Ford Fiesta, como a los del segmento inmediatamente superior.

Tal y como se ve en la foto con la puerta abierta, en el interior se han rechazado los colores negros para los paneles y se ha optado por grises claros. Un punto en común con el modelo al que va a sustituir reside en el tercer montante. La solución elegida por el diseñador consiste en envolver dicho pilar con el

portón trasero, de forma que el conjunto queda muy esbelto.

Delante, queda bien evidente el aire de familia. La calandra es semejante a la del Toledo y bajo el afilado morro se esconden mecánicas de origen Volkswagen. La unificación de la producción dentro del grupo V.A.G. deja en la cuneta al motor System Porsche, empleado hasta ahora en la gama Ibiza.

Otro punto importante de estos nuevos Ibiza reside en su producción. Este coche se va a fabricar en la nueva planta que ha realizado el fabricante en Martorell, en las proximidades de Barcelona. Se trata de una moderna fábrica, totalmente nueva, en el cual se han aplicado las últimas tecnologías. De esta forma, el nuevo Ibiza se podrá beneficiar de la ventajas que la productividad y la calidad conllevan.

Además de la versión de cinco puertas, presente en estas páginas, habrá una versión de tres puertas. Ambos coches tienen las mismas dimensiones externas y tan sólo se diferencian por la incorporación de una tercera ventanilla lateral en el cinco puertas. En estos meses que quedan hasta el lanzamiento definitivo, será cada vez más frecuente ver al Ibiza del '93.



Carlos Sainz y Luis Moya, Campeones del Mundo de Rallyes con lubricante Repsol Competición y gasolina especial sin plomo de Repsol.

Los expertos del Grupo Repsol de Investigación, han contribuido de forma decisiva al éxito de su equipo, con dos productos claves para sus campeones Carlos Sainz y Luis Moya.



El lubricante cien por cien sintético Repsol Competición, sigue superando con éxito los test más exhaustivos a los que es sometido. Poniendo de manifiesto unas propiedades lubricantes y refrigerantes dignas de un campeón. Homologado por las primeras marcas de automóviles y lanzado al mercado por Repsol para dar un trato de lujo al motor de cada coche.

Y el combustible Repsol. La fórmula de una gasolina altamente competitiva. Sin plomo, con un número de octano de 100 y que, rallye a rallye, ha superado las comprobaciones más estrictas de la FISA. Fabricado por Repsol en su filial británica de Carless Refining, siguiendo las especificaciones más estrictas del Centro de Investigación Repsol en Madrid.

La gasolina que ha impulsado a Carlos Sainz a conquistar su segundo título en el Mundial de Rallyes. En 1993 Repsol y sus campeones lucharán de nuevo por el éxito. Empleándose a fondo para que tu coche siga ganando.

Repsol, con nuestros campeones.

CON ELLOS, TU COCHE GANA.



Nuevos
Audi Coupé S2
y Avant S2



POTENCIA ELECTRONICA

El pasado mes de noviembre comenzaron a venderse en Alemania dos nuevos Audi: el Coupé S2 y el Avant S2. La característica principal de ambos es el aumento de potencia y de par del motor 2,2 litros, de cinco cilindros y turboalimentado. De momento, a España, sólo llegará el Coupé, el próximo mes de marzo.

NO hay diferencias exteriores entre el próximo Coupé S2 y el modelo al que sustituye. El aspecto del motor, tampoco cambia. Se mantiene la cilindrada, el turbocompresor y el intercambiador de calor aire-aire, las cuatro válvulas en cada uno de los cinco cilindros, la relación de compresión, en fin, todo. Salvo la gestión electrónica del motor y del turbo. Si bien en la prueba de este

modelo (Motor 16 nº 407) ya alabábamos el comportamiento de su motor, ahora el fabricante asegura haberlo mejorado en las cifras de potencia de par máximo. Se cuenta además con *overboost*, un sistema de sobrepresión momentánea del turbo que permite durante un lapso de tiempo alcanzar una cifra de par más elevado desde 2.000 hasta 6.000 revoluciones por minuto. La peculiaridad es que mediante el *overboost* se mantiene una cifra de par máximo constante, de 38,8 kgm, entre las 2.000 y las 4.000 revoluciones por minuto. El fabricante no especifica el incremento de potencia máxima que se obtiene gracias al *overboost*, aunque sí puntualiza que el par motor es aproximadamente un diez por ciento superior entre las cuatro y las seis mil vueltas, de lo que se deduce que, con el *overboost* actuando, la potencia alcanzará los 250 caballos. El tiempo máximo durante el que actúa el *overboost* es de 15 segundos, siempre que se mantenga el acelerador a fondo. Para mejor aprovechar estos incrementos de par y potencia, se ha acoplado a este propulsor una caja de cambios de seis velocidades que debe permitir llevar a cabo una conducción tranquila sin apenas tocar la palanca o exprimir la quinta esencia a este propulsor turboalimentado. Las cifras oficiales son de 248 kilómetros/hora de velocidad punta y 5,9 segundos en aceleración de 0 a

100 km/h. La tracción, permanente a las cuatro ruedas, con diferencial *torsen* central, permite transmitir el elevado par motor al suelo sin pérdidas de tracción. Llantas y neumáticos permanecen idénticos a las del modelo anterior y la dirección se ha retocado reduciendo su desmultiplicación, por lo que ha ganado en rapidez. En cuanto a equipamiento, todavía no se conoce con precisión el que llevará en España, pero básicamente será idéntico al del modelo precedente: frenos dotados con sistema de antiblo-

queo, climatizador automático, dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, respaldo del asiento posterior partido, *procon-ten*... El único elemento del interior que permite distinguir esta versión de la de 220 caballos son unas inserciones de fibra de carbono en el salpicadero y en los paneles de las puertas. El otro modelo recientemente comercializado en Alemania por Audi es el Avant S2, que lleva el mismo motor del Coupé S2, pero en la carrocería del Audi 80 Avant, que se dio a conocer a mediados del presente año. Para distinguir esta versión concreta de los otros Audi 80 Avant, los paragolpes y molduras laterales son, como en el Coupé, del mismo color que la carrocería en su parte superior y negros en la parte inferior. Pero sin duda, el distintivo más visible son las llantas de aleación de 16 pulgadas y cinco radios, que, junto a los logotipos de la rejilla frontal y del portón posterior, no de-



POCOS CAMBIOS
En condiciones normales, hay pocas diferencias entre el Audi Coupé S2 anterior y el actual. Sin embargo, el *overboost* permite, puntualmente, aumentar las prestaciones de forma considerable.

que, climatizador automático, dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, respaldo del asiento posterior partido, *procon-ten*... El único elemento del interior que permite distinguir esta versión de la de 220 caballos son unas inserciones de fibra de carbono en el salpicadero y en los paneles de las puertas.

El otro modelo recientemente comercializado en Alemania por Audi es el Avant S2, que lleva el mismo motor del Coupé S2, pero en la carrocería del Audi 80 Avant, que se dio a conocer a mediados del presente año. Para distinguir esta versión concreta de los otros Audi 80 Avant, los paragolpes y molduras laterales son, como en el Coupé, del mismo color que la carrocería en su parte superior y negros en la parte inferior. Pero sin duda, el distintivo más visible son las llantas de aleación de 16 pulgadas y cinco radios, que, junto a los logotipos de la rejilla frontal y del portón posterior, no de-

FICHA TECNICA

COUPE S2	
MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	5 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.226
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Electrónica
Compresión	9,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	230CV(169 kW)/ 5.900
Par máximo / r.p.m.	35,7mkq(350Nm)/1.950
TRANSMISION	
Tracción	4 ruedas motrices
Caja de cambios	Manual 6 velocidades
DIRECCION Y FRENOS	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Disc. vent./Disc. vent.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.525
Largo/ancho/alto (mm)	4.401 / 1.716 / 1.375
Capacidad del depósito (l)	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	5,9
Velocidad Máxima (km/h)	248
Consumo Urbano (l/100 km)	14,0
A 90 km/h (l/100 km)	7,5
A 120 km/h (l/100 km)	8,9

jan dudas sobre de qué versión se trata. Por lo que a mecánica se refiere, propulsor, bastidor y transmisión no difieren entre los S2 Coupé y Avant. La diferencia de peso es de 35 kilogramos a favor del Coupé, y su aerodinámica algo mejor. Ello justifica la pequeña diferencia de prestaciones, algo peores en el Audi Avant que en el Coupé.

Javier Moltó

OPEL CALIBRA

LA INGENIERIA Y EL ARTE



La ingeniería y el arte definen la más avanzada línea. Una línea que une la técnica y la belleza. Que viste de etiqueta la ingeniería y transforma lo deportivo en arte.

Es la línea del Opel Calibra. El coupé por excelencia.
Aerodinámico. Spoilers Integrados. Faros elipsoidales. Cx=0,29. Deportivo.
150 CV. 16 Válvulas. Inyección. Ecológico. Catalizador de 3 vías. Gasolina sin plomo.
Calibra. Equipado en serio. Dirección asistida. Llantas de aleación. Frenos de disco delanteros y traseros. Elevalunas eléctricos. Cerradura centralizada.

Radiocassette estéreo. Alarma antirrobo. Check control. Aire acondicionado. ABS. Todo de serie.

Opel Calibra. La línea entre la más avanzada ingeniería, el arte más exclusivo de diseño y un equipamiento de serie excepcional.
Opel Calibra. En su Concesionario Oficial Opel.
Ingeniería alemana por excelencia.

CALIBRA	2.0i	P.V.P. 3.070.000
CALIBRA 16 V	2.0i	P.V.P. 3.582.000

OPEL 

* P.V.P. recomendado por el fabricante (Península y Baleares).¹ Transporte, IVA y gastos de pre-entrega¹ incluidos. Ventas a flotas, consulte a su Concesionario

Oficial Opel. Cuento, además, con las excelentes condiciones de Financiación y Leasing ofrecidas por Opel Credit, Opel Leasing y Opel Renting.

Ahora, tan de moda lo del «lifting» y demás arreglos estéticos, hasta los automóviles se apuntan a coquetas modificaciones. Es el caso del Rover 400, al que se ha transplantado la calandra del 800. Además, su mecánica ha sido totalmente renovada.

El lujo y estilo de la calandra del Rover 800 y los 235 kilómetros por hora de este modelo tope de la marca, han marcado los cambios previstos para la Serie 400 del 93.

Así, el modelo medio de cuatro puertas ha heredado de su mayor un aire frontal más tradicional y con más prestancia, que lo distingue claramente de los productos menores de Rover, como los 200 o el Metro.

Por debajo de estas variaciones estéticas, los motores catalizados del modelo 414 disponen ahora de casi diez caballos más, gracias a una inyección de combustible multipunto de la serie K-Jetronic Bosch adaptada a este propulsor. Por su parte, el viejo motor M16 ha sido sustituido por el nuevo T16, unos cuatro caballos menos potente pero de respuesta más elástica desde bajo régimen.

El motor más potente de la nueva gama, es el GSi Sport, con motor idéntico al del novísimo 220 Turbo Coupé de 200 caballos. Además, la suspensión ha sido rebajada sensiblemente. Los 45 kilos que ha ganado la carrocería al ser reforzada y un mediocre coeficiente aerodinámico de 0,35, restringen la velocidad a 235 kilómetros por hora y la aceleración de cero a cien a 6,4 segundos.

Sin embargo, para quien quiera una discreta berlina de altas prestaciones (el 416 GSi sólo revela exteriormente su carácter por su *spoiler* trasero y sus llantas de aleación), tendrá en ésta un serio rival para competir y batir a coches como los BMW de la Serie 3, por poner un ejemplo de potente berlina media de prestigio. En el Rover, encontrará, además, una personali-

Rover 400

CIRUGIA ESTÉTICA





POR DENTRO Y POR FUERA

Indudablemente, la calandra de los 800 da otro aire de mayor distinción a los 400. La gama de motores, por su parte, ha sido totalmente renovada y revisada, incorporando un diésel atmosférico de bajísimos consumos. El GSi Sport dispone de 200 caballos y es un auténtico lobo con piel de cordero.



dad muy tradicional y británica, tanto en las líneas exteriores como en los detalles de acabado. Es el caso del cuero o de los fileteados de terciopelo que adornan las puertas y el salpicadero. La marca quiere ofrecer una personalidad propia, utilizando todo el carisma que los coches británicos han heredado desde otros tiempos y es su deseo desmarcarse del resto.

El nuevo motor de dos litros también mejora las posibilidades del 420 respecto a los de su predecesor. El T16 sigue ofreciendo mejor par motor y consigue una buena velocidad punta de 199 kilómetros por hora, sin renunciar tampoco a unos excelentes 8,4 segundos de cero a cien kilómetros por hora de aceleración. Todo ello está unido a un restringido consumo de 5,8 litros de gasolina por cada cien kilómetros a una velocidad de 90 kilómetros por hora.

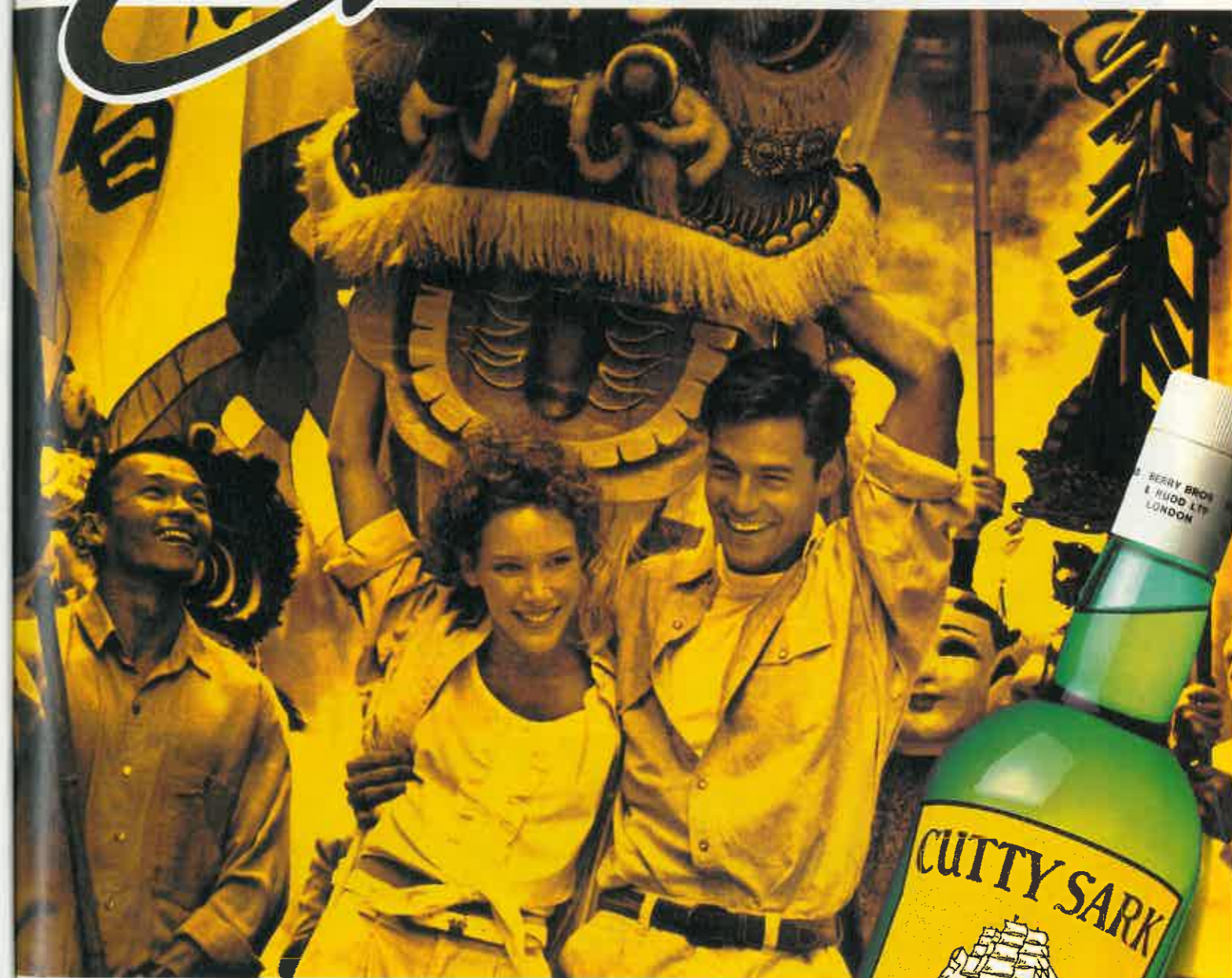
La novedad más significativa en esta puesta al día de carrocería y mecánica para la serie 400 la constituye el 418 SLD de admisión atmosférica y 88 caballos. Con ellos consigue una velocidad máxima de 170 kilómetros por hora y rebaja su consumo a tan sólo 4,3 litros de gasóleo cada 100 kilómetros recorridos.

Por otra parte, se ha transplantado el potente motor de 16 válvulas de la serie K a las versiones 414, marcando mecánicamente una gran diferencia. Superan a sus predecesores de forma clara con una punta de 180 kilómetros por hora y alcanzan los cien en 10,5 segundos, disponiendo de una respuesta a menor régimen y muy aprovechable hasta la raya roja de los cuarenta y cinco mil revoluciones.

Los 400 (basados en los 200), berlinas de cuatro puertas, tres volúmenes, tres metros y medio y hasta ahora con motores K de inyección monopunto o 1.6 Honda 16 válvulas, fueron presentados en el verano de 1990. Rover ha invertido, indudablemente, mucho tiempo en esta evolución de sus serie 400 y seguramente ha recibido asesoramiento de Honda para estas modificaciones, pero el objetivo lo requería y éste es marcar distancias y alejarse de otros competidores europeos como Opel, BMW o Peugeot.

Ian Adcock

Smolate

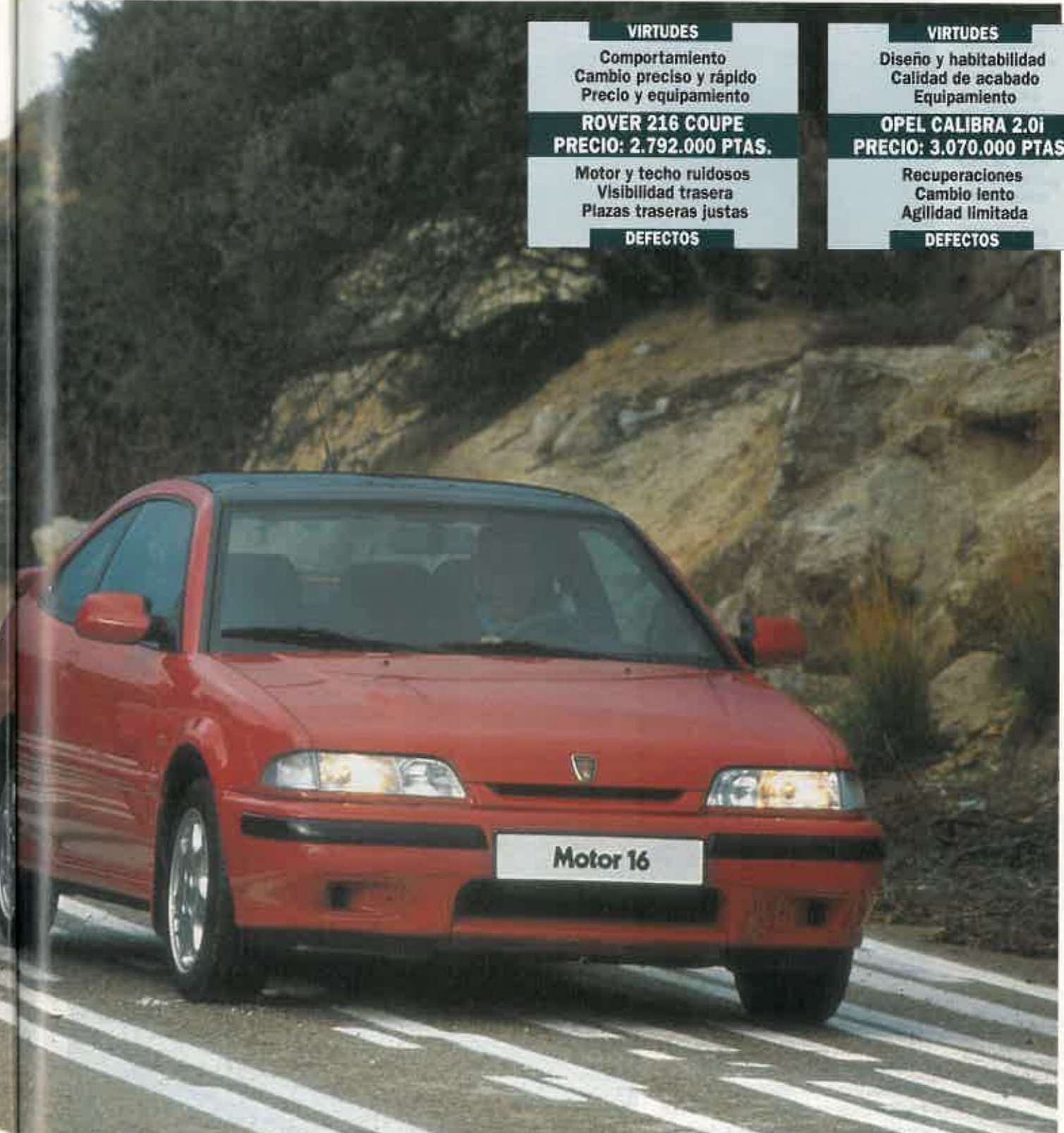
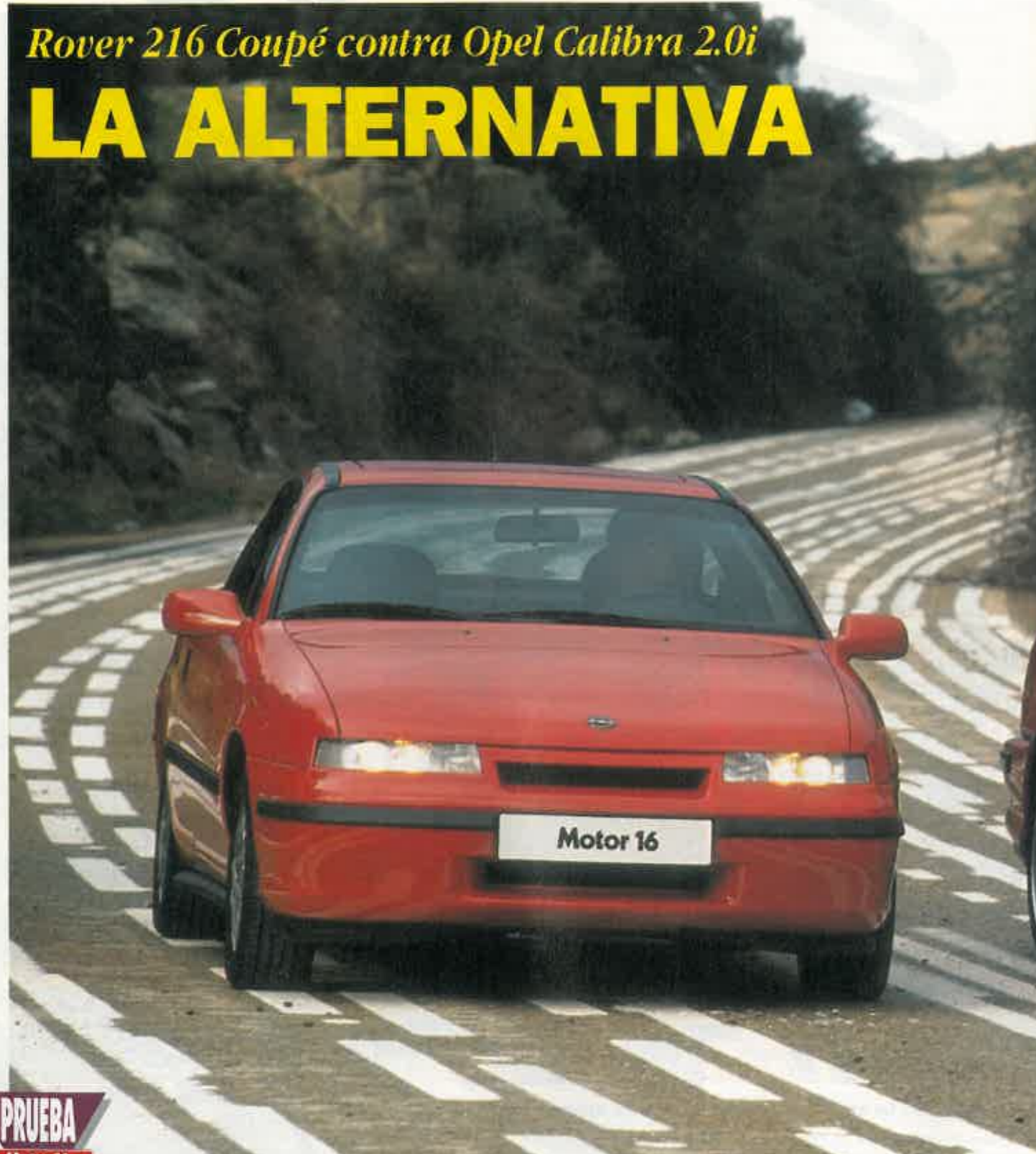


Año del Dragón en Singapur. Todo empezó con un Cutty Sark.



Rover 216 Coupé contra Opel Calibra 2.0i

LA ALTERNATIVA



VIRTUDES
Comportamiento Cambio preciso y rápido Precio y equipamiento
ROVER 216 COUPE PRECIO: 2.792.000 PTAS.
Motor y techo ruidosos Visibilidad trasera Plazas traseras justas
DEFECTOS

VIRTUDES
Diseño y habitabilidad Calidad de acabado Equipamiento
OPEL CALIBRA 2.0i PRECIO: 3.070.000 PTAS.
Recuperaciones Cambio lento Agilidad limitada
DEFECTOS

PRUEBA
Motor 16

Hasta hoy, la única posibilidad de comprar un coupé deportivo de cierta entidad por un precio razonable la ofrecía Opel con su Calibra. Rover ofrece ahora una alternativa a tener en cuenta, el 216 Coupé. Con 122 caballos, un equipamiento completísimo y un precio muy atractivo, la elección entre los dos se complica.

COMERCIALIZAR coupés deportivos con mecánicas descafeinadas no tiene aparentemente mucha lógica, sobre todo porque hoy en día están a merced de pequeñas bombas de relojería que, con poco peso y motores excelentes, proporcionan altas presta-

ciones y más disfrute a los que buscan una conducción deportiva.

Pero ¿quién ha dicho que todos los que se compran un coupé buscan prestaciones espeluznantes o comportamiento de carreras?

El 65 por ciento de los Calibra que se han vendido, tenían el motor

menos potente, el de dos litros y 115 caballos. El resto, un 35 por ciento, han sido ventas del Calibra 2.0i 16V (el deportivo, según reza el anuncio de Opel en prensa). Entre ambos existe una diferencia de 500.000 pesetas y 35 caballos, o lo que es lo mismo, 14.285 pese-

tas por caballo de potencia, pagadas, creemos, con los ojos cerrados por quien desea más «marcha».

Pero para los que el diseño estilizado, la exclusividad o el equipamiento deben predominar sobre potencia elevada o prestaciones de infarto, se han creado los dos mo-

TECHO PRACTICABLE
 Aparentaba ser una buena idea; sin embargo, el techo de cristal practicable del Rover da más problemas que alegrías. Es ruidoso a partir de 100 kilómetros por hora y habrá que comprobar hasta qué punto impide que entren en el habitáculo los rayos solares. El del Calibra es eléctrico y mucho más cómodo.



PARECIDO
 Los frontales son parecidos, pero el del Opel es mucho más aerodinámico. En el alemán se pueden montar, además, un juego de faros antiniebla. Los faros elipsoidales proporcionan un buen haz de luz con un tamaño menor.

delos que en esta ocasión enfrentamos en nuestras páginas.

Lo cierto es que, a pesar de sus modestas potencias, ambos se mueven con una agilidad razonable y sobre todo son muy agradables de conducir, una virtud que no se encuentra en todos los vehículos.

El Calibra es el más grande y también el más estilizado y aerodinámico, con 0,26 frente a los 0,31 de coeficiente de su rival el Rover, que curiosamente conserva prácticamente la misma altura que sus hermanos de tres y cinco puertas. Lógicamente, los 27 centímetros de



más y ese portón trasero en el Opel, permiten que sus ocupantes se adapten a las cuatro plazas sin las apreturas del inglés, y que además sea mucho más fácil llenar un maletero que en ambos casos no da para muchas alegrías. Tanto en el Calibra como en el 216 Coupé se incluyen los prácticos respaldos abatibles por partes. En las plazas traseras del inglés, el techo roza en la cabeza de todo aquél que supere los 1,75 metros y, en general, se viaja más encajonado. Cuando se pretende salir de estas plazas, los dos modelos lo ponen bastante dif-

**CILINDRADA
FRENTE A
VÁLVULAS**
El motor de Opel apuesta por una cilindrada mayor, los dos litros. El Honda del inglés prefiere utilizar la culata de cuatro válvulas por cilindro. El mejor funcionamiento hay que adjudicárselo al último, con 122 caballos muy utilizables.



FICHA TECNICA

	ROVER	OPEL
MOTOR		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.590	1.998
Árbol de levas	2 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	iny. electrónica multipunto	iny. electrónica
Compresión	9,5 a 1	9,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	122 CV (90 kW)/6.800	115 CV (85 kW)/5.200
Par máximo / r.p.m.	14,3 mkg (140 Nm)/5.700	17,3mkg (170 Nm)/2.600
TRANSMISION		
Tracción	delantera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,7/12,9/20,6	8,6/14,1/20,6
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	24,3/29,7	26,9/34,3
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	cremallera asistida	cremallera asistida
Vueltas de volante	3,5	3,3
Diámetro de giro (m)	10,2	10,6
FRENOS		
Delante	discos ventilados	discos ventilados
Detrás	discos	discos
Antibloqueo	opcional	de serie
SUSPENSIONES		
Delantera	independiente	indep. tipo McPherson
Trasera	independiente	independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	chapa de 6 x 15	chapa 5,5 Jx 14
Neumáticos	185/55 VR 15	195/60 R 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.080	1.300
Capacidad depósito combus.	55 l.	63 l.

38/ Motor 16

OPCIONAL
El spoiler trasero montado en el Rover es opcional y el que lleva de serie el Coupé Turbo.

cil, porque se abaten los respaldos pero no corre la banqueta. En el peor de los casos, el Rover al menos ofrece un asidero al que agarrarse.

El asiento del conductor, en el Calibra, es regulable en altura pero el volante no. En el Rover ocurre todo lo contrario, si bien en los dos modelos se alcanza rápidamente una posición perfecta para conducir a gusto. La visibilidad a través de la luna trasera ofrece algunos problemas en el Rover, a pesar de que el

FRENTE A FRENTE



Opel es más bajito y su luna más inclinada. El interior del Calibra comparte diseño y disposición de elementos con el resto de los Opel, una presentación correcta, pero a la que quizá le falta un aire más deportivo y una información más completa. El Rover peca del mismo problema, sólo que agravado con una presentación más «plastificada». Le salvan, en cualquier caso, las inserciones de madera en el salpicadero y unos asientos, tanto por diseño

como por tapicería, muy adecuados. Los mandos de los elevalunas eléctricos también se encuentran mejor situados en el inglés, mientras que en el Opel hay que apartar demasiado la mano del volante. En el coupé inglés se ofrece, además, la posibilidad de abrir sin moverse del puesto de conducción, el tapón de gasolina y el maletero.

El techo practicable alcanza un protagonismo inusitado en el Rover debido a un sistema original, aun-

que en la práctica de dudosa utilidad. Bien es cierto que el coupé inglés puede quedarse casi en una atractiva versión targa, con los dos paneles de cristal retirados; sin embargo, los problemas que acarrea este sistema son mayores que las ventajas. Almacenaje preparado pero inapropiado en el maletero, protección relativa contra los rayos solares en verano y excesivos ruidos aerodinámicos son sus puntos más conflictivos frente al sencillo, silen-

SIMILARES
El volante más adecuado es el del Calibra. El del Rover es grande aunque de tacto agradable. Les falta proporcionar algún dato más. El ordenador de Opel es opcional.

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	ROVER	OPEL
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	9,3	11,2
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo.	6,8	6,6
En conducción rápida	15,8	11,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,8	8,6
A 140 km/h de cruceo	10,4	9,4
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	8,5	9,6
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	600	556

SONORIDAD

	ROVER	OPEL
Al ralentí:	46,5	46,7
A 60 km/h:	63,8	62,5
A 90 km/h:	67,3	66,2
A 120 km/h:	70,4	69,5
A 140 km/h:	73,6	70,4
A tope	81,4	79,7

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

PRESTACIONES

	ROVER	OPEL
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	198	201
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	17,1	17,8
1.000 m. salida parada (seg.)	31,6	31,9
0-100 km/h (seg.)	9,8	10,5
Metros recorridos	162	-
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,5	20,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,0	22,5
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,4	36,9
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	37,6	42,1
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,3	12,5
Metros recorridos	317	-
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,4	17,9
Metros recorridos	435	-

FRENOS

	ROVER	OPEL
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h:	16,2	20,7
A 100 km/h:	49,2	56,6
A 120 km/h:	68,7	68,4

EQUIPAMIENTO

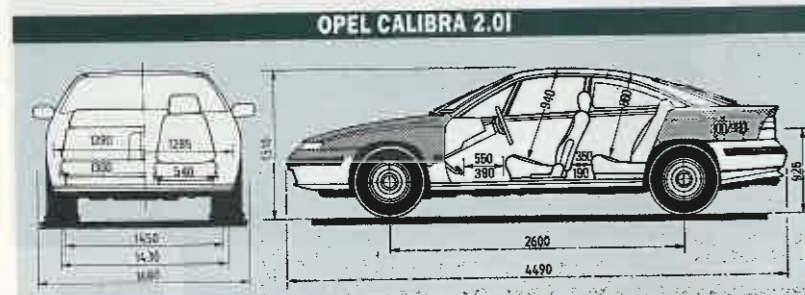
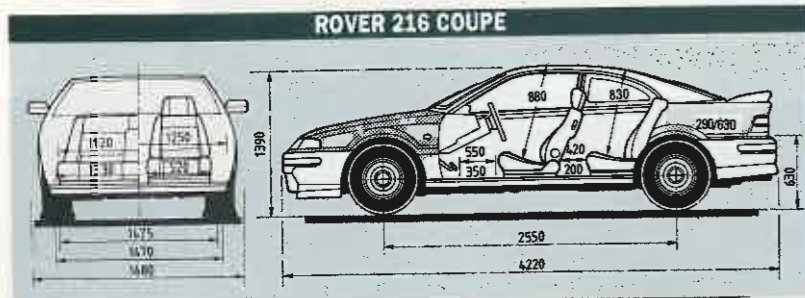
	ROVER	OPEL
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	OP
Volante regulable	SI	NO
Faros antiniebla	NO	NO
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	NO	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	NO
Elevalunas eléctricos (D./T.)	SI/-	SI/-
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO

OPCIONES

Rover 216 Coupé: ABS: 203.000 ptas. Tapicería de cuero: 192.000 ptas Opel Calibra 2.0i: Pintura metalizada 45.000 ptas Computadora de abordo: 43.000 ptas. Faros antiniebla delanteros: 31.000 ptas. Techo corredizo eléctrico: 110.000 ptas.
N de la R: En el precio final del Rover 216 Coupé hemos incluido el aire acondicionado que cuesta 197.000 pesetas, pues casi la totalidad de las versiones que se importan a España lo incluirán en su equipo de serie. El precio sin este accesorio sería: 2.595.000 pesetas.

DATOS DEL COMPRADOR

ROVER. Importador: Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 207 puntos de asistencia en toda España. OPEL: Fabricante/Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. 545 puntos de asistencia en toda España.



MECANICA

1º 216 COUPE La brillante mecánica de origen Honda cuenta con una baja cilindrada, pero los desarrollos cortos hacen milagros. Es muy ruidosa.

2º CALIBRA 2.0i Algo menos ruidoso, el motor del Calibra queda eclipsado por un peso alto y unos desarrollos demasiado largos.

COMPORTAMIENTO

1º 216 COUPE Extraordinario, manteniendo el esquema de las versiones de tres y cinco puertas y añadiendo un mayor grosor a las estabilizadoras.

2º CALIBRA 2.0i Algo perezoso a la hora de entrar en las curvas más cerradas por su peso y su tamaño. Muy bueno en autovía y autopistas.

RENDIMIENTO

1º 216 COUPE La elasticidad de su motor unido a unos desarrollos bien adaptados le permiten conseguir unos consumos más ajustados.

2º CALIBRA 2.0i Su mayor peso y la menor facilidad para circular en marchas largas por ciudad, disparan su consumo urbano. El resto de cifras son normales.

CONFORT

1º CALIBRA 2.0i La mayor habitabilidad, por un lado, junto con un mayor silencio de marcha y una suspensión más blanda le aupan a la primera posición.

2º 216 COUPE Su habitáculo es confortable; sin embargo, la elevada sonoridad producida por el motor y el techo practicable y sus dimensiones lo hundan.

CARROCERÍA

1º CALIBRA 2.0i La elegancia y la estilización de líneas se unen en uno de los vehículos más aerodinámicos fabricados en serie. Además es un coupé amplio.

2º 216 COUPE También guarda unas líneas depuradas, atractivas y elegantes. Sin embargo, con unas medidas menores no se ha podido ofrecer amplitud.

ECONOMÍA

1º 216 COUPE Por 180.000 pesetas menos Rover ofrece un coupé con el mismo equipamiento, más prestacional y económico.

2º CALIBRA 2.0i El Calibra, aunque mantiene sus constantes vitales, ya no es el más barato. Es, sin embargo, el más bonito, amplio y una alternativa real.

cioso y eléctrico techo solar del Calibra (con un sobrepeso de 107.000 pesetas).

El estupendo motor Honda que utiliza el coupé inglés proporciona las mayores alegrías a su propietario. Su escasa cilindrada consigue no disparar la cifra de consumo a pesar de su acertada relación cerrada. Esto le permite un funcionamiento por ciudad muy agradable

pudiendo engranar cuarta y hasta quinta a velocidades mínimas con respuesta asegurada. A partir de 4.000 revoluciones por minuto los 122 caballos (debido al catalizador se han perdido ocho respecto a la potencia original) despiertan del todo y el 216 Coupé enseña los dientes y se deja oír con una sonoridad bastante elevada, que puede llegar incluso a molestar.

SUJECIÓN DEPORTIVA
Los asientos montados en el Calibra sujetan el cuerpo con ganas. El espacio en las plazas traseras es mayor que en su rival el Rover, sobre todo en altura al techo.

TODAVÍA MEJOR
Los del Rover lo hacen mejor todavía, además incluyen regulación lumbar. El hueco detrás es más ajustado, incluido un maletero algo cojo sin portón para facilitar la carga.



FRENTE A FRENTE



AGILIDAD Y DISEÑO
El diseño y aerodinámica del Calibra se enfrentan con un Rover Coupé ágil y nervioso. Cada uno tiene un tipo de clientela.

El Calibra es más perezoso. Aparentemente, su alta cilindrada y par máximo permiten albergar esperanzas de que la cosa funcione, se buscaba consumo y elasticidad y no potencia; sin embargo, los desarrollos (a pesar de montar los de las versiones GT mucho más cortos) y el peso (220 kilogramos más que el Rover) convierten al Calibra menos potente en un coupé agradable pero demasiado soso, aunque mucho más silencioso.

El tamaño, peso y respuesta del motor permiten al coupé inglés moverse con mayor agilidad también por carreteras de montaña, ayudado a la vez por un cambio preciso y rápido de utilizar.

Las suspensiones (idénticas a las versiones no coupé), combinadas con unas barras estabilizadoras

más gruesas consiguen absorber los baches y las inercias sin perjudicar la comodidad pero ofreciendo un comportamiento muy noble y decidido.

El Calibra circula más a su aire en autovías, autopistas y carreteras con buen firme. Cuando la cosa se complica, la pereza parece acompañarle permanentemente en su funcionamiento general, y el cambio resulta también algo más lento de accionar.

En definitiva, el Calibra se encuadra mejor en los esquemas de aquellos compradores a los que nos referíamos al principio, aquellos que antepusieron el diseño o la habitabilidad a la potencia y a las prestaciones. Se trata de un coupé agradable, amplio, elegante y bien hecho, que con unas prestaciones razona-

bles no pretende echar carreras con nadie. El 216 Coupé cede en aspectos como habitabilidad, aerodinámica o sonoridad, pero a la habitual elegancia de los vehículos ingleses se añade, en este caso, un funcionamiento homogéneo, un comportamiento eficaz y un precio que, a igualdad de equipamiento (aire acondicionado, ABS y techo corredizo incluidos) supone un ahorro de 180.000 pesetas respecto al Calibra. De momento, tan sólo se tienen pensado traer 600 unidades de esta versión, una cantidad lógica teniendo en cuenta la escasez de compradores del segmento y la fuerte competencia. El público tiene la última palabra.

Andrés Más
Fotos: Ramón Rodríguez

*Renault
Safrane 2.2 Si RT*

NUEVA ERA

Renault va a iniciar en las próximas semanas la venta de su nuevo buque insignia, en el cual se plasman las nuevas tendencias de la marca, que se sustentan en la calidad y la seguridad.

DISEÑO	★★★★
ACABADO	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★
PRECIO	★★

EN esta ocasión pasa por nuestras páginas la versión con el motor 2.2 que, con la culata de doce válvulas, desarrolla 140 caballos. De la gama que se vende en España, ésta es la motorización de gasolina más baja, aunque la unidad probada corresponde a la terminación RT que, además, ofrece un importante número de opciones.

Con este modelo queda bien patente que realizar coches de calidad no es patrimonio de unos pocos. Renault ha materializado en el Safrane el concepto de calidad, en el que tanto ha insistido en los últimos años. Lo primero que se aprecia en cuanto se entra en el coche es el excelente nivel de acabado y la calidad de los materiales. En realidad no se emplean materiales nobles. No hay nogal o tejidos sofisticados, pero lo cierto es que los plásticos empleados, así como el material de los asientos, tienen un aspecto y un tacto muy agradable, por lo que la apariencia del conjunto resulta totalmente satisfactoria. Es-



VIRTUDES

Confort de marcha
Acabado y equipamiento
Comportamiento

RENAULT SAFRANE 2.2 Si RT
PRECIO: 3.960.000 ptas

Motor escaso
Recuperaciones lentas
Peso elevado

DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16



BUENA POSICIÓN
Conducir el Safrane no requiere el más mínimo esfuerzo. La posición es correcta y el volante se regula eléctricamente en profundidad.

ta primera impresión se ve ratificada en cuanto ponemos el coche en marcha. La suavidad de funcionamiento de todo el conjunto, en el cual los ruiditos y vibraciones brillan por su ausencia, son un signo evidente de que se trata de un producto elaborado con esmero. Desgraciadamente, lo que también queda bien claro, después de la primera inspección, es que realizar un producto de esta categoría cuesta mucho dinero y, por lo tanto, el precio final se resiente. Los casi cuatro millones que cuesta el Safrane 2.2 Si RT lo sitúan de lleno entre las afamadas berlinas alemanas tipo Audi 100, BMW Serie 5 o Mercedes W124, sin olvidarnos de sus más directos rivales, Citroën XM, Peugeot 605 o Lancia Thema. Frente a



TODO CONFORT
Elementos tales como el climatizador automático o el fenomenal equipo de radio, contribuyen al buen confort general.

este apretado grupo de rivales, el Safrane se tiene que defender haciendo valer la buena calidad y el diseño, ya que por precio nos podemos encontrar con alguna sorpresa, tal y como que un Audi 100 2.3E cuesta algo menos.

Además de la calidad de acabado, Renault se ha esforzado en la seguridad. En primer lugar hay que destacar que la moderna estructura del Safrane resulta modélica. Los ensayos realizados por la marca, así como otros realizados por organismos independientes, tal y como el que en su día publicó Motor 16 (ver nº 442), ponen en evidencia las excelencias de esta estructura. Esto también se puede comprobar con la fenomenal rigidez que muestra el conjunto en cuanto se fuerza el ritmo por carreteras con muchas curvas. El precio que ha sido necesario



pagar por esta solidez se materializa en los doscientos kilos más que pesa el Renault Safrane respecto al R25 equiparable. Un ejemplo de que se han cuidado hasta los más mínimos detalles es el hecho de que el cuadro de instrumentos, que en el Renault 25 era bastante impreciso y además hacía ruido, es ahora de marca VDO con un funcionamiento impecable.

El motor tiene un rendimiento honesto, pero en términos generales queda un poco por debajo de lo que se espera de un coche de esta categoría. La tecnología aplicada en la alimentación, unida a la moderna culata de tres válvulas por cilindro, permite conseguir un nivel de emisiones muy bajo y unos consumos a velocidades moderadas sorprendentes para un coche de más de 1.400 kilos. Sin embargo, la falta de ca-

rácter a bajo régimen de este cuatro cilindros obliga a apurar el motor por encima de las cuatro mil vueltas si queremos obtener unas reacciones brillantes. Las recuperaciones en cuarta y quinta velocidad son lentas, y hay que recurrir a la tercera si queremos adelantar con cierta agilidad. Una vez que el coche está lanzado, la velocidad cruceo se mantiene independientemente de la orografía de la carretera. La velocidad cruceo ideal para rodar en autopista, en función del país y las limitaciones, se sitúa en torno a los 160-170 kilómetros por hora. A este ritmo el consumo es razonable y el nivel de confort está a la altura de las mejores berlinas de lujo. La velocidad máxima es razonable, ya que aunque no se superan los 200 kilómetros por hora, se alcanza con relativa facilidad.

Fuera de las carreteras de primer orden, el Safrane mantiene su excelente nivel de confort gracias a una eficaz suspensión que, además, genera un efecto de autoguiado de las ruedas posteriores que en los apoyos llegan a girar 1,5 grados para favorecer la trayectoria de la curva. Las reacciones del Safrane son muy neutras y sólo si se intenta forzar el ritmo por encima de lo razonable se aprecia una clara tendencia a tirar de morro en las curvas. Cuando se somete al Safrane a un duro trato, como éste, se nota la solidez del conjunto y es raro oír los ruidos típicos que denuncian algún desajuste. En cualquier caso, el coche mantiene un aplomo envidiable y la facilidad de conducción se aprecia en cuanto se pone en marcha. La dirección y los frenos, éstos con sistema antibloqueo ABS, están a la

LÍNEA ESBELTA
El Safrane tiene un aspecto que resulta muy compacto. No parece tan grande como en realidad es.

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Tres válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.165 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 88 mm. Carrera: 89 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 140 CV(103 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 19,0 mkg (186 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Multipunto. Catalizado. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,6 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,8 metros

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 280 mm). Traseros: Discos (ø 265 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo Mac Pherson y barra estabilizadora. Trasera: Independiente tipo Mac Pherson con efecto dinámico autodireccional y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 195/60 RV 15. Llantas de chapa de 6,0 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.410 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 26,9 km/h de promedio	13,0
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,2
En conducción rápida	14,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	10,5
A 140 km/h de crucero	11,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	680

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 199,6

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada 17,9

1.000 m salida parada 33,0

De 0 a 100 km/h 11,6

Recorriendo (metros) 200

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª 19,8

400 m desde 40 km/h en 5ª 21,5

1.000 m desde 40 km/h en 4ª 36,9

1.000 m desde 40 km/h en 5ª 40,8

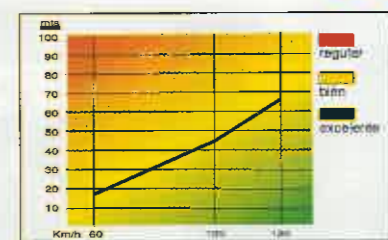
De 80 a 120 km/h en 4ª 14,2

recorriendo (metros) 377

De 80 a 120 km/h en 5ª 21,5

recorriendo (metros) 498

FRENOS

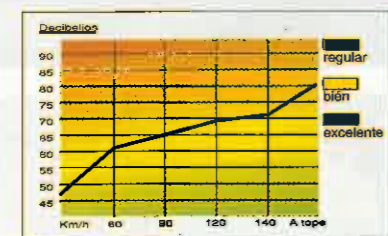


A 60 Km/h: 16,2.

A 100 Km/h: 43,9.

A 120 Km/h: 66,1.

SONORIDAD



Al ralentí: 47,6.

A 60 Km/h: 62,7.

A 90 Km/h: 65,9.

A 120 Km/h: 69,2.

A 140 Km/h: 71,7.

A Tope: 80,8.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 2.000 puntos en España.

altura. A pesar de su generoso tamaño, el Safrane se mueve bien en ciudad. El radio de giro es bastante reducido y las maniobras se realizan con toda precisión. Cuando se engrana la marcha atrás, el retrovisor se inclina para permitir ver si hay algún obstáculo justo detrás. La eficacia de este sistema es sólo relativa, ya que la visión por dicho retrovisor queda un tanto reducida en esta posición.

Dado el alto nivel que se exige a este modelo, los responsables de la marca no han dudado en dotar al Safrane de un equipamiento a la altura de las circunstancias. La uni-



REGULACIÓN TOTAL
Los asientos se regulan eléctricamente con infinidad de posibilidades.



AIRE PARA TODOS
El asiento posterior tiene su propio regulador de la aireación.



dad probada disponía, además del equipamiento de serie, de opciones tales como los asientos delanteros tipo Ergomatic, en los cuales se dispone de una gran variedad de reglajes, todos ellos electrónicos con posibilidad de memorizarlos. También de cara al confort hay que destacar el excelente sistema de climatización, que dispone de regulación independiente para el conductor y el

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Hay que destacar el esfuerzo de la marca en dotar al Safrane de una calidad de acabado impecable.

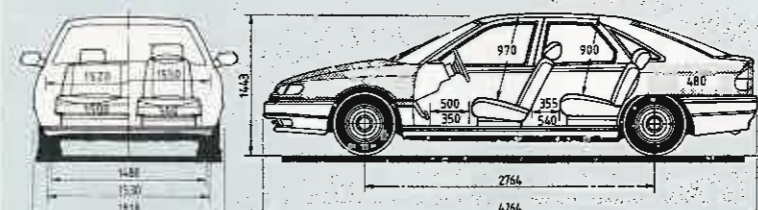
▲ El ordenador de a bordo es práctico y fiable.

EN CONTRA

▼ El sintetizador de voz resulta poco práctico y un tanto pesado.

▼ Es curioso que con un equipamiento tan completo, los evaluados de las plazas posteriores sean manuales.

RENAULT SAFRANE 2.2 SI RT



FRENTE A SUS RIVALES

El Renault Safrane 2.2 tiene ante sí unos rivales muy duros, ante los cuales no se puede defender en virtud de un precio más económico, sino por las evidentes cualidades del producto. Sus más directos rivales son el Citroën XM, el Peugeot 605 y los representantes del Grupo Fiat, el Croma, el Alfa Romeo 164 y el Lancia Thema. Frente a éstos ofrece una calidad superior, aunque queda en desventaja en lo que se refiere a rendimiento del motor. Lo más sorprendente es que el Safrane también se atreve con las intocables berlinas alemanas y, para alguien que no se deje cegar por la imagen de marca, el Renault Safrane supone una buena alternativa frente a las versiones más elementales de los Audi 100, BMW Serie 5 o Mercedes de la serie W124. Las espadas están en alto.

OPCIONES

Pintura metalizada. Techo eléctrico. Preequipo teléfono. Radio teléfono. Alarma con sirena. Tapicería de cuero. Asientos eléctricos Ergomatic. Precios sin confirmar.

acompañante, así como de las plazas posteriores.

Si bien en los asientos delanteros se disfruta de un nivel de comodidad elevado, en el asiento posterior es donde de verdad se disfruta de la amplitud del coche. La anchura permite alojar a tres adultos sin apreturas, con una buena distancia hasta el respaldo del asiento delantero. Hay un mando independiente para la climatización, así como unas salidas para auriculares. Por detrás del asiento posterior hay un maletero adecuado de casi medio metro cúbico. Sus formas son bastante aprovechables y en su interior se aloja también la rueda de recambio. Ésta es de la misma medida que las que monta el coche, pero es de chapa en lugar de aleación. La capacidad del maletero se puede ampliar abatiendo el asiento poste-

rior por partes en función de las necesidades.

Otros elementos que llaman la atención en el equipamiento del Safrane son el equipo de sonido con equalizador y mando en el volante o el sintetizador de voz, cuya mayor ventaja reside en disponer de un botoncito que lo desconecta.

En definitiva, a partir del próximo 15 de enero, se podrá adquirir este coche en el cual la sensación de calidad y seguridad se hace sentir. El único punto claramente mejorable es el nivel de potencia.

Victor Picclone

Fotos: José Antonio Díaz

Llegado directamente de los Estados Unidos, el Peterbilt Truck del equipo de Teo Martín, es una de las atracciones de los paddocks de los circuitos españoles, a simple vista impresiona a cualquiera.

EN los Estados Unidos es algo tan normal como las hamburguesas o las palomitas. Las interminables y aburridas autopistas que cruzan su extenso territorio, tienen que aguantar su peso a diario y los automovilistas lo consideran un compañero de viaje más. Sin embargo, en España no estamos acostumbrados a cruzarnos todos los días con un camión de 18 metros de largo (casi lo que seis Fiat Cinquecento), 4 de alto, 17.000 kilogramos de peso, 22 ruedas, 15 marchas, 425 caballos, dos camas de matrimonio, un salón de siete metros cuadrados, taller y capacidad en su zona de carga para tres coches (no precisamente pequeños) de competición.

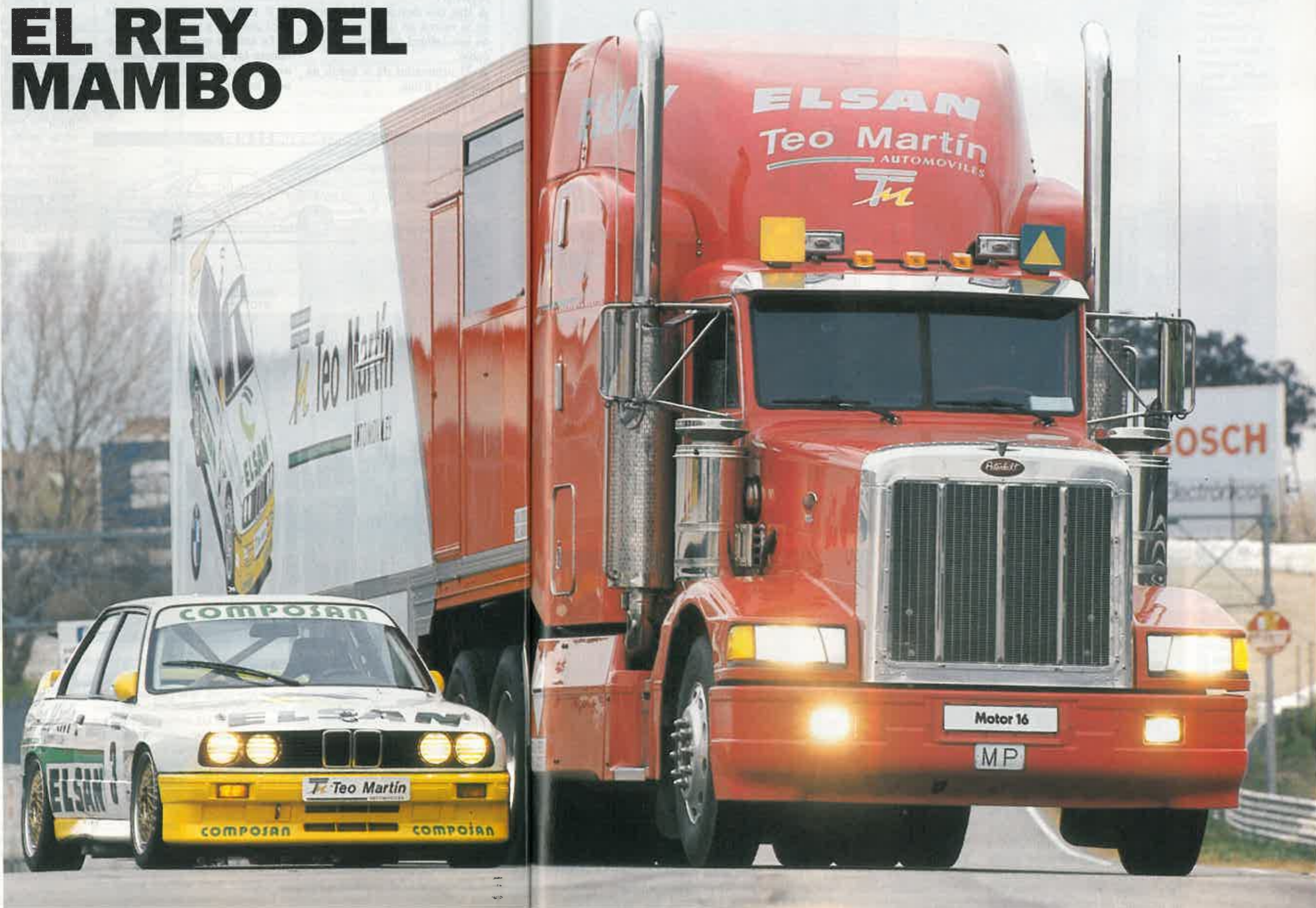
Estas son, en esencia, las características principales del camión con el que Teo Martín, el conocido importador de vehículos y «alma mater» del equipo que ha ganado el Campeonato Español de Turismos, deja claro quién es el «rey del mambo» en los circuitos españoles.

Cualquier camión europeo moderno de gran tonelaje posee características muy especiales, dignas de elogio y sorprendentes para los conductores de vehículos de menores proporciones. Sin embargo, el Peterbilt de Teo no tiene parecido ni siquiera con las cabezas tractoras (el camión sin la plataforma de carga) que utilizan los equipos de F-1.

Teo se ha dado el gustazo de comprar en los EEUU un camión y luego mandar construir en Madrid una plataforma de 13 metros a medida de sus necesidades. Sólo la parte tractora cuesta en origen 17.000.000 de pesetas, eso sí, con el *Beautiful Kit*, un paquete opcional de lujo que incluye cromados especiales, doble aire acondicionado, tapicería de terciopelo, el spoiler, etcétera. El motor de este impresionante camión es un Caterpillar diésel de seis cilindros en lí-

Peterbilt Truck

EL REY DEL MAMBO





UN MARCIANO EN LOS CIRCUITOS El Peterbilt Truck tiene un aspecto impresionante. La tractora es made in USA. El remolque lo mandó contruir Teo Martín en Madrid a la medida de sus necesidades. En total 18 metros de camión.

TÍPICO AMERICANO
Con sólo ver sus múltiples cromados se sabe a simple vista que es un camión americano. El puesto de conducción, muy cómodo, cuenta con innumerables mandos y relojes.



nea, 14,6 litros de cilindrada, turbo-compresor Garret y 425 caballos de potencia. La transmisión está encomendada a una caja Eaton Fuller de 15 marchas, cinco de ellas largas, cinco cortas y cinco supercortas. Este cambio sofisticado y nada fácil de manejar, permite que en el desa-

rollo más largo se pueda circular a 104 kilómetros por hora a tan sólo 1.400 revoluciones por minuto. En cualquier caso la aguja del cuentavueeltas no suele pasar, como es habitual en los camiones, de las 2.500 vueltas ya que básicamente lo que un monstruo de estas caracte-

terísticas necesita es mucha fuerza a bajas revoluciones. Una vez lanzado, el Peterbilt puede alcanzar una velocidad de crucero de 150 kilómetros por hora sin problemas, aunque ni en nuestro país (ni en el suyo) sea muy recomendable.

La autonomía del Peterbilt es in-



QUE NO FALTE DE NADA Una de las particularidades de este increíble monstruo es su saloncito. De ahí ha salido la táctica a utilizar para lograr el Campeonato de España de Turismos.

mensa ya que sus dos depósitos de combustible son capaces de alojar 800 litros de carburante.

Y el despliegue para que los conductores estén casi como en su propia casa durante los largos trayectos, incluye dos camas de matrimonio con armario incluido, calefaca-

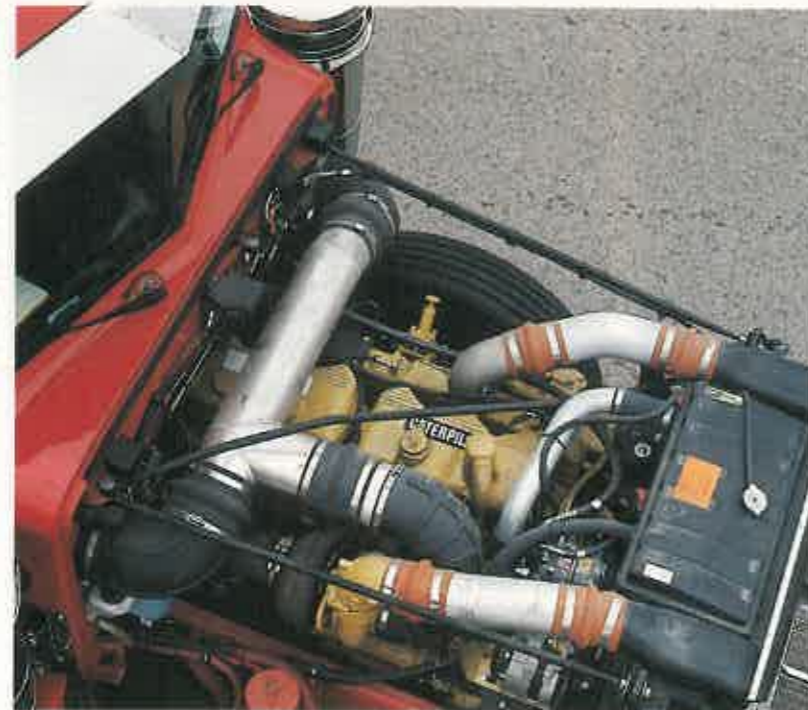
ción estática programable para cuando el camión está detenido y un puesto de conducción semejante al de un helicóptero, sólo que con un volante de auténtico camión (tan grande como esperábamos). Diecisiete relojes, dieciocho interruptores y una palanca de cambios con

dos mandos adicionales dificultan las cosas ligeramente a quien se pone por vez primera al volante de un «cacharro» de éstos. Sólo dos vueltas al madrileño Circuito del Jarama nos sirvieron para entender que un camión así no lo lleva cualquiera. En cada curva (no sabemos



EL BELLO Y LA BESTIA
El BMW M-3, pequeño, estilizado y casi insignificante a su lado se lleva los triunfos. Al Peterbilt le queda el honor de ser la vedette del paddock acaparando todas las miradas.

CABALLOS A RAUDALES
El motor de origen Caterpillar, sobrealimentado con un turbo Garret, proporciona 425 caballos, capaces de impulsar a esta mole a 150 kilómetros por hora sin problema.



lo que habría ocurrido en carretera abierta o ciudad, su verdadero terreno) nos preocupaba por dónde pasarían los 13 metros de plataforma que llevábamos pegados a la espalda y no perdíamos de vista los espejos retrovisores. La ancha pista del Jarama se convirtió de pronto en una estrecha calle. Pero sin duda, lo más complicado se presentaba a la hora de reducir. El cambio requiere un mimo y precisión especiales y sobre todo muchas horas de práctica. El tamaño del volante termina agradeciéndose aunque la dirección asistida permite mover muchas toneladas sin esfuerzo. A la hora de frenar, sobre todo con el suelo empapado de agua, el miedo vuelve a asaltar a quien nunca se ha visto en una igual. Parar diecisiete toneladas a final de recta cuando el cambio nos ha gastado una mala pasada quedándose en



MANOS EXPERTAS
Para sacarle la quintaesencia a este increíble «cacharro» es necesario tener experiencia. Sobre todo en el manejo de la caja de cambios.

punto muerto no se lo deseamos de verdad a nadie. Este conjunto cuenta con suspensión neumática regulable tanto en la caja como en la cabeza tractora, para adecuar la altura del conjunto en función del peso, y también para pasar bajo algún puente «bajito» inferior a cuatro

metros. La plataforma está dividida en dos. Por un lado, la zona «noble» con saloncito para reuniones o descanso dotado de todo lo necesario para afrontar un campeonato de turismos español, pero con nivel europeo (fotocopiadora, fax, máquina de escribir, TV y vídeo, etcétera.) Por

otro, la zona «taller-garaje» con espacio para tres BMW M-3, un buen número de herramientas, y suficientes coronas de laurel como para confirmar que el Peterbilt guarda en sus tripas de hierro al campeón. ○

Manuel Madrid y Andrés Más
Fotós: Alex Blanco

Robert Brooks

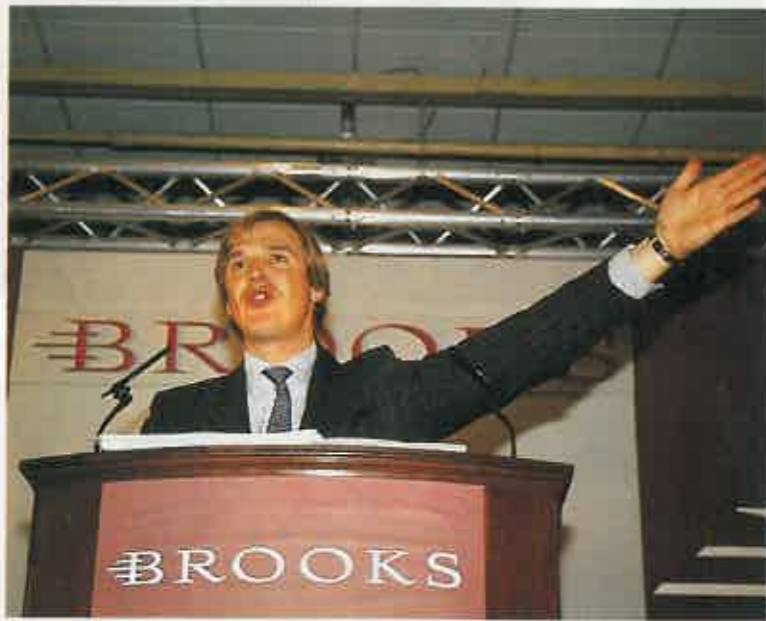
AL MEJOR POSTOR

RUBIO, alto, jovial, este londinense de 35 años, que incluso aparenta ser más joven, emana dinamismo por todos sus poros. Se mueve con energía, está pendiente de todo y es capaz de tocar varias teclas al mismo tiempo, y lo que es más importante, sin desafinar. No por casualidad es uno de los «tops» de las subastas, ya que Bill, su padre ya trabajaba en Christie's. Eso hizo que de muy joven entrase también a trabajar para la más renombrada firma de las dedicadas a este menester, pero fue su talento el que le hizo triunfar. Con veinte años fue el más joven subastador que jamás tuviera la casa. «Mi padre y el fallecido Patrick Lindsay, posiblemente

el mejor subastador de la posguerra, fueron mis maestros. Me «apretaron terriblemente las tuercas» pero al mismo tiempo fueron mis mejores apoyos», recuerda a la par que nos refiere que el primer coche que vendió fue un Austin Seven por 850 Libras. Esos años en Christie's Robert los compartía con su pasión: «Puede que tuviera las subastas en la sangre pero lo que yo quería era ser piloto de competición».

Con lo que ganaba trabajando se sufragaba una carrera como piloto que, sin embargo, no iba camino de ser tan brillante como la profesional. Si en el mundo de las subastas había conseguido ser el más joven subastador, el más brillante, puesto que se ocupaba nada menos que de dieciocho departamentos de colecciones y estaba en el cuerpo directivo de Christie's, en los circuitos su ascensión no fue tan

Robert Brooks entró en tromba en el mundo de las subastas. Lo hizo dirigiendo la sección de automóviles de Christie's, pero su brillantez le hizo independizarse hace tres años y medio. Actualmente su firma es la de más renombre en el campo del automovilismo de colección.



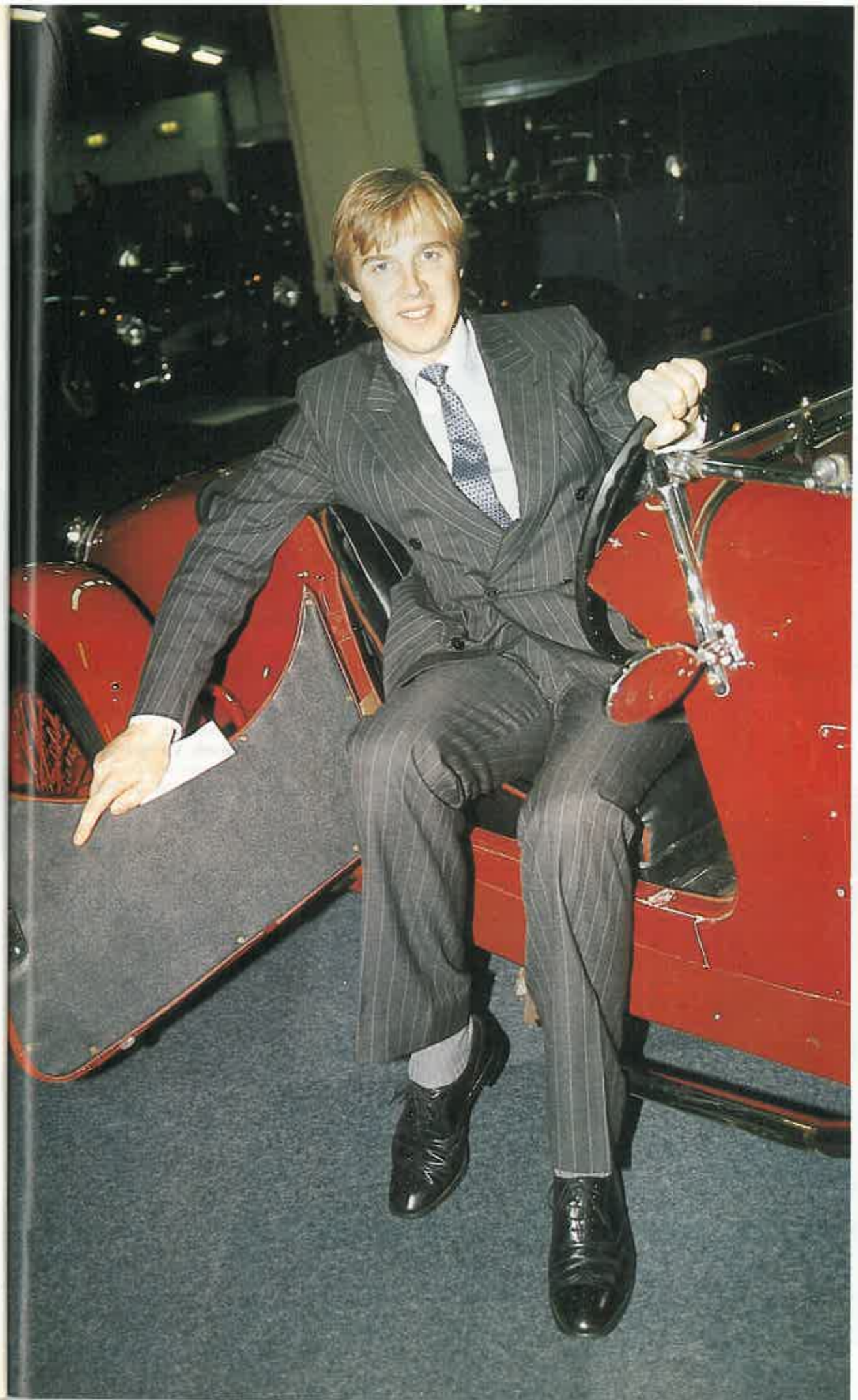
**PUEDE QUE YO
TUVIERA LAS
SUBASTAS EN LA
SANGRE PERO LO
QUE YO QUERÍA ERA
SER PILOTO.**

fulgurante: «Comencé con la Fórmula Ford y estaba determinado a llegar a la cima». Sin embargo, algunos accidentes, algunos de ellos de consideración, y la cada vez más importante dedicación a las subastas acabaron de alejarle de los circuitos como piloto.

A mediados de los años ochenta el mercado de los automóviles de colección se disparó, fue cuando Christie's vendió por mil millones un Bugatti Royale, pero a su alrededor muchas cosas habían cambiado: su padre se había retirado y Patrick Lindsay había muerto. Era el momento de volar por sí mismo.

Con la ayuda de un amigo suizo consiguió los cuatrocientos millones necesarios para comenzar y gracias a otro amigo encontró los locales de Clapham Common, una excepcional ubicación y unas instalaciones ideales para su menester. «Tuvimos que gastar mucho dinero en la compra y en la restauración, pero por suerte fue antes del boom de los precios de las propiedades inmobiliarias».

Fue en Earl's Court, en 1989, cuando tuvo lugar la primera subasta de la Robert Brooks Auctioneers Limited. «No dormí durante muchas noches antes de la subasta pero fue un éxito ya que vendimos más de mil cuatrocientos millones en coches. En ese momento comprendí que teníamos credibilidad». Poco después, a mitad de 1990, llegó la recesión, en el peor momento para una empresa que está estableciéndose. Era momento de desafíos y Robert Brooks no se arredró: «Decidimos echar el resto y así aumentamos



SUBASTADOR NATO
Su padre ya trabajaba en Christie's y él empezó muy joven. Enseguida su talento le hizo destacar y triunfar.

BIEN RELACIONADO
Brooks ha sabido rodearse de un buen equipo, como su compañero Mark, que aparece con él y un cliente en la foto.



tanto el personal como las subastas. Ello tuvo su resultado, puesto que nos convertimos en líderes del mercado y nuestro volumen de negocios es ahora superior a los dos mil millones» explica seguro de sí mismo y al mismo tiempo con satisfacción.

FUERTES INVERSIONES
En el negocio de subastas de coches invierten grandes cantidades de dinero, sobre todo en publicidad, que dan importantes beneficios.

Ser los más jóvenes significa ser los más dinámicos, los más activos: «Hacemos un gran esfuerzo para llegar a mucha gente, gastamos más de cuarenta millones al año en publicidad para dar a conocer nuestras subastas, mandamos doce mil notificaciones de cada una de ellas y cuatro mil catálogos. Eso, y nuestra credibilidad en el negocio, hace que en muchas ocasiones la prensa económica se diri-

GASTAMOS MÁS DE CUARENTA MILLONES AL AÑO EN PUBLICIDAD PARA SUBASTAS.

ja a nosotros cuando quiere conocer detalles de este mercado». Evidentemente una de las preguntas que más le hacen a Robert, tanto periodistas en general como público, es cuál será la evolución de los precios. «Desde hace unos dos meses estamos en un momento de

cierto cambio hacia arriba. Pienso que ya tocamos fondo y comenzará una recuperación, aunque no será una subida como la espuma, será algo más pausado, más lento y pienso que eso ya está bien. Se está creando un clima de confianza en los precios y en los coches». Robert se ha lanzado porque es un tema que domina, ya no es necesario hacerle preguntas: «Me preguntan por qué digo que el mercado ya no bajará más. La razón es que ahora los precios están realmente muy baratos, están al nivel de 1986 y 1987, cuando ahora el nivel ha subido, con lo cual, en proporción están todavía más bajos que entonces. La gente que se ha gastado el dinero no quiere vender

OLYMPIA

A Sale of IMPORTANT MOTOR CARS including a SIGNIFICANT PRIVATE COLLECTION on Wednesday NOVEMBER 25TH 1992 at OLYMPIA, LONDON



BROOKS

a cualquier precio, bajarlos más sería regalarlos. Por ejemplo, un Dino cuesta ahora cinco millones cuando en 1989 se pagaba a doce o trece millones. Para estos coches hay compradores porque hay gente que ha estado esperando y ahora están dispuestos a comprar. También es muy importante para el mercado de las subastas que vuelvan los compradores de los años de euforia, esos que entraron porque vieron que podía ser un buen asunto. Ellos hicieron crecer el mercado porque los coleccionistas y los compra-ventas tradicionales, éstos, han estado siempre».

La última subasta celebrada el pasado mes de noviembre fue un éxito. Hubo más público que en las anteriores, la venta alcanzó el ochenta por ciento de lo ofertado y los precios dejaron de caer mostrando esa tendencia de recuperación leve.

Si en España éste es un sistema que no ha tenido nunca gran rai-

LOS PRECIOS YA NO PUEDEN BAJAR MÁS PORQUE EL MERCADO YA ESTÁ MUY BARATO.

gambre en el terreno automovilístico, en Inglaterra funciona con eficacia: «El vendedor sabe que va a llegar a un sector muy amplio de público de todo el mundo, precisamente el público con el que a él le interesa conectar. Ese es el secreto de que las subastas funcionen. Ese y, evidentemente, aceptar las leyes del mercado que en esencia se resumen en que no se puede pedir por el coche más que aquello que en aquel momento el mercado considera razonable. Muchas veces los coches pueden quedar invendidos porque los propietarios ponen precios de reserva exagerados».

Ahora, pasada la euforia de los años 88 y 89, después de la ducha fría de los dos siguientes, parece que para seguridad, quienes compraron, los precios han dejado de caer, y para tranquilidad de



EN ACCIÓN
En las subastas se alcanzan momentos de gran tensión, con las salas abarrotadas y las pujas por teléfono.

quienes quieren comprar, la recuperación no es vertiginosa sino todo lo contrario.

Después de la tempestad ha llegado la calma y, naturalmente, en

esas circunstancias los mejor preparados serán también los mejores. ¿No es así Sr. Brooks? ○

Texto y fotos: José Luis Aznar

DON'T CRACK UNDER PRESSURE



TAG - HEUER
SWISS MADE SINCE 1860

Cabrera

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

JOSE ORTEGA Y GASSET, 54 TELEF.: 402 24 73. MADRID

PRECIO MEDIO DE LOS COCHES EUROPA '92

VALOR 100 = MÁS BARATO



SIN IMPUESTOS



CON IMPUESTOS



CHEMA & NICE

El automóvil en el Mercado Único FANTASIA Y REALIDAD

La inminente entrada en vigor de la nueva legislación comunitaria, el próximo uno de enero, trae aparejadas serias dudas.

CON la entrada en vigor del «Acta Única» el próximo uno de enero de 1993 y la consiguiente supresión de las barreras fiscales y controles aduaneros entre los países de la CEE, permitiendo la libre circulación de personas, mercancías, servicios y capitales, muchos clientes pueden preguntarse si

no merecerá la pena cruzar las fronteras para comprar más barato el coche en otro país, al mismo tiempo que se hace turismo.

La duda es del todo lógica, sobre todo, después de la publicación de las quejas presentadas ante la Comisión de la CEE por la Oficina Europea del Consumidor, en las que se

denuncian las grandes diferencias de precios entre modelos iguales que rigen en los distintos Estados Miembros de la Comunidad, que en algunos casos pueden llegar hasta el 50 por ciento; culpando de estas diferencias al sistema actual de distribución exclusiva (de Marca) entre constructores y distribuidores.

Aunque en el estudio realizado por encargo de la Comisión, a raíz y en respuesta a estas quejas, se demuestra que el informe elaborado por la Oficina de los Consumidores presenta bastantes irregularidades como comparar versiones diferentes de un mismo modelo o con distinto equipamiento. También queda patente y así lo reconoce el comisario para la Competencia, Sir Leon Brittan, que efectivamente existen diferencias muy importantes de precio entre modelos iguales, que pueden alcanzar hasta un 40 por ciento en algunos países, apareciendo el mercado español, junto con el británico, como uno de los más caros de la Comunidad.

Por eso, Leon Brittan es partidario de no prorrogar el reglamento comunitario de 1985, que permite unas diferencias de precios, entre los diferentes mercados, que no sobrepasen el 12 por ciento (el 18 en periodos estacionales).

Mientras continúan las acusaciones por parte de los consumidores y la Comisión se defiende como puede, los desacuerdos a la hora de buscar responsabilidades llegan ya a los distintos estamentos de la propia Comunidad, y así el responsable de Mercado Interior, Martin Bagemann, considera excesivas las críticas de Leon Brittan y manifiesta que el acabar ahora con el actual sistema de distribución pondría en peligro tanto la asistencia técnica postventa, por parte de las marcas, como el control del acuerdo logrado con los japoneses que regula, hasta 1999, su acceso al mercado comunitario. Pero, la Unión de Consumidores Europeos está convencida de que la venta en exclusiva perjudica claramente a los consumidores y exige la revisión inmediata de la regulación de 1985.

En tanto se publica una normativa específica, lo que dice la Guía del nuevo régimen del IVA sin fronteras, que se aplicará a partir del 1 de enero del 93, sobre la adquisición de un automóvil es que: 1.- Durante

el régimen transitorio (hasta 1997) los particulares dejarán de estar obligados a pagar IVA o a cumplir otros trámites de las fronteras cuando pasen de un Estado miembro a otro. 2.- La adquisición de un vehículo nuevo por un particular se gravará en el país de destino, que, en general, coincidirá con el país en el que se matricule éste. 3.- En lo que respecta a los automóviles, es probable que los estados miembros opten por unir la declaración y el pago del IVA a los procedimientos existentes para matricular los vehículos.

En principio no deberían existir

DEMASIADOS INTERROGANTES

ANTE la entrada en vigor de la nueva legislación comunitaria se nos plantean una serie de preguntas que por el momento quedan sin una respuesta clara. Nadie, ni la Administración, ni expertos en importaciones, sabe a ciencia cierta qué va a pasar y cuáles son las soluciones. Son muchos los interrogantes que se plantean: **¿Podemos conducir un coche comprado y matriculado en el extranjero?** En principio, no hay ningún reglamento que lo prohíba. **¿Qué cobertura de seguros tendrán estos coches?** La misma que otro matriculado en España. **¿Tendrán que someterse a las normas sobre inspección de España o del país de origen?** La de los países de origen.

No parece lógico que la Administración deje sin trabas impositivas esta posible importación. En principio, un ciudadano de Gerona, por citar un ejemplo, podrá comprar en Perpiñan, a menos de 150 kilómetros, un coche más barato, sin tasa de matriculación, sin pagar impuestos municipales en España y sin la menor dificultad administrativa para circular por cualquier país comunitario. Hoy por hoy, no hay nada que lo impida.

trabas para adquirir un automóvil en cualquier país comunitario. Sin embargo, habrá que tener algunas precauciones antes de realizar esta compra, por ejemplo comparar modelos iguales y con versiones idénticas, con el mismo equipamiento y accesorios. Poner atención en los conceptos de tasas y valorar el coste total de la operación incluyendo los gastos de desplazamiento, placas y transporte. ○



JB SE VISTE DE FIESTA

JUSTERINI & Brooks (J&B), ante la demanda de los consumidores, nos felicitamos por las Navidades «vistiendo» a sus productos de una forma muy particular. El reserva de 15 años consigue una presentación de fiesta única, colocando su exquisita mezcla en un llamativo estuche metálico. El J&B Rare, una *blend* de cinco años, presenta un divertido estuche musical que amenizará a todos sus consumidores.

VISITA DE PUJOL A LUCAS

El presidente de la Generalidad de Cataluña, Jordi Pujol, y el consejero de Industria y Energía, Antonio Subirach, visitaron la semana pasada la fábrica de Lucas Diesel en Sant Cugat, con motivo de la entrega de los diplomas a los alumnos de Formación Profesional que han

recibido un curso de formación en la planta de Lucas. El acto terminó con el descubrimiento de una placa conmemorativa.



DIMENSIÓN SELECCIONADA

EN una reunión celebrada en Estocolmo el pasado 4 de septiembre, la Red Internacional de Agencias de Marketing Directo IDMN, creada por el prestigioso norteamericano Edward Nash, decidió seleccionar a Dimensión Marketing Directo como la agencia que representará a nuestro país dentro de este importante grupo internacional.

MOVILNEÓN

ESTE nuevo concepto de iluminación interior, consistente en un sistema portátil con letreros luminosos intercambiables, es, además, una auténtica idea luminosa y una original forma de publicidad visual. Si desea más información puede llamar al teléfono: (91) 847 63 37.



SEGURA VIUDAS EN EL PODIO

EN España, ahora, los campeones brindan con cava. Con cava Segura Viudas, por supuesto. Porque la prestigiosa firma Segura Viudas ha querido estar en el podio de los vencedores, colaborando en la entre-

ga de premios de la Volta Ciclista a Catalunya y del Rallye de Catalunya. La fortuna ha querido que los ganadores de ambas competiciones hayan sido, en estas últimas ediciones, dos españoles de amplio y merecido reconocimiento internacional: el ciclista Miguel Indurain y el piloto Carlos Sainz.

¿BUSCA ALGO DE INTERÉS?

MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



Grupo 16

PRECIOS NUEVOS

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. **PVP:** Son los precios de venta recomendados por el fabricante e incluyen el IVA y el transporte. A estos precios hay que sumarles la matriculación, el seguro, etc. **CC:** Cilindrada en centímetros cúbicos. **CV:** Potencia máxima en caballos DIN. **VM:** Velocidad máxima. **0/100:** aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. **L/100:** Consumo medio ponderado. **Long:** Longitud total del coche. **AA:** Aire acondicionado. **Pintura:** pintura metalizada. **Eleva:** Elevalunas eléctricos en ventanillas delanteras. **Cierre:** Cierre centralizado. **Direc:** Dirección asistida. **ABS:** Sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ACM														
ACM OH	1.897.500	1.588	54	114			382,7					Serie		
ACM OH TD	2.112.800	1.588	70	147			382,7							
ACM OH TD E	2.417.000	1.688	70	147			382,7					Serie		

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							70.000

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.3 América	1.365.000	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.467	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 ie	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 ie Milano	1.665.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 ie América	1.567.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.7 ie	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		64.481
33 1.7 ie América	1.705.000	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		64.481
33 1.7 ie 18V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		64.481
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		64.481
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		64.481
33 1.7 ie Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361		64.481
75 1.6 ie	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	144.361		80.896
75 1.8 ie	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	144.361		80.896
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000		75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	200.000		75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	200.000		75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	200.000		75.000
155 2.5 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	200.000		75.000
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474		105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	269.474		105.865
Spider 2.0 ie	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie	Serie	269.474		105.865

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ARO														
Aro 10 Techo Lona	1.108.600	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.242.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Expander 1.9 D 4WD	1.568.000	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000
243 D	1.673.595	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.718.100	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ASIA MOTORS														
Rocsta 1.8 G	2.253.649	1.789	85	159			360,5	Serie				Serie		Serie
Rocsta 2.2 D Básico	1.932.610	2.184	72	138			360,5	Serie				Serie		Serie
Rocsta 2.2 D	2.284.734	2.184	72	138			360,5	Serie				Serie		Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
AUDI														
80 2.0 E	2.910.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	290.000	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E	3.440.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Aut.	3.655.000	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Quattro	4.230.000	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.8 E V6	4.365.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	158.600	
80 2.8 E V6 Quattro	4.940.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	158.600	
80 1.9 TDI	3.120.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
100 2.0 E	3.455.000	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.3 E	3.752.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6	3.962.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6 Aut.	4.262.000	2.598	150	208	10,6	11,3	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6 Quattro	4.810.000	2.598	150	210	9,7	11,3	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6	4.670.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.960.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	5.313.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 S4	7.185.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.5 TDI	4.500.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.3 E	4.210.000	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.410.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.6 E V6 Quattro	5.255.000	2.598	150	203	10,0	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.960.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.3 E	4.014.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.8 E V6	4.810.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.415.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie			

MODELO	91	90	89	88	87
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	—
R-19 TXE 3p	1130	1010	860	770	—
R-19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	980	860	—
R-19 TXE 5p	1230	1060	890	800	—
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	—
R-19 TXi 3p	1230	1110	—	—	—
R-19 TXi 5p	1270	1140	—	—	—
R-19 16V 3p	1440	1300	—	—	—
R-19 GTD 5p	1160	990	840	760	—
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	780	—
R-21 TS	1230	1040	870	780	—
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1620	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1370	1220	1040	940	—
R-21 TXi	1820	1640	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1400	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1540	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1450	1290	1090	960	820
R-21 Nevada TXE	1650	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1560	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1090
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1100
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TXi	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	—	1380	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140
Espace RN 2.2 i	1870	—	—	—	—
Espace RT 2.2 i	2260	—	—	—	—
Espace RT Quadra 2.2 i	2620	—	—	—	—
Espace RXE V6 i	2990	—	—	—	—
Espace RN 2.1 DT	2140	—	—	—	—
Espace RT 2.1 DT	2510	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GT	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE/EP	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1060	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1280	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GT	1720	—	—	—	—
414 GSI	1450	—	—	—	—
416 GSI	1500	—	—	—	—
416 GT	1700	—	—	—	—
820 Si	2000	1700	1500	1300	1100
827 Sterling	2500	2200	1900	1600	1300
827 Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300
Metro 1.0	—	—	—	—	290
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro 2.0 EFI	1090	950	810	680	570
Montego Mayfair	—	—	—	710	620
Montego 1.6 SL	950	850	760	—	—
Montego 2.0 EFI	—	—	—	850	760
Montego GSI 2.0	1090	950	850	—	—
Montego GTI 2.0	1140	1000	900	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1190	1040	950	850	760
Montego DSL Turbo	1190	1040	900	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40/Marbella/Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL, GL y GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	770	650	580	440	320
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	790	670	610	510	330
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL Crono y CLX 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SXI 1.5 3p	1020	860	780	700	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	750	630	570	480	430
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	820	690	630	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	500	450
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc. Soc. y Jun. D 3p	630	530	490	420	360
Ibiza GLD y XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc. y Spc. y Jun. D 5p	680	580	520	440	350
Ibiza GLD y XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Bn y Tour 1.5 790	670	590	480	430	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD y Touring D	850	720	650	420	320
Malaga GLD y GLXD	900	770	600	470	370
Toledo 1.6 CL	1140	—	—	—	—
Toledo 1.6 GL	1220	—	—	—	—
Toledo 1.8 CL	1230	—	—	—	—
Toledo 1.8 GL	1310	—	—	—	—
Toledo 1.8 GLX	1470	—	—	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	—	—	—	—
Toledo 2.0 GL	1480	—	—	—	—
Toledo 2.0 GLX	1620	—	—	—	—
Toledo 2.0 GT	1640	—	—	—	—
Toledo 1.8 GT 16V	1820	—	—	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1760	—	—	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1790	—	—	—	—
Toledo 1.9 D CL	1320	—	—	—	—
Toledo 1.9 D GL	1390	—	—	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1420	—	—	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1570	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Horizon LS	—	—	—	—	310
Horizon GL	—	—	—	—	340
Horizon GT	—	—	—	—	370
Horizon GLD	—	—	—	—	350
Horizon EXD y GTD Aut.	—	—	—	—	380
Solara Escorial/Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	660	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	380
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670

MODELO	91	90	89	88	87
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	990	840	710	650	—
Jetta CL 90 cv	1090	920	780	700	—
Jetta GT	1420	1200	1040	880	660
Jetta CLD	1150	970	830	740	—
Jetta CL TD	1150	980	840	750	—
Passat 1.8 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1260	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8 y GX GTD	—	—	—	—	480
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	940	—

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 CL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1860	1770	1590	—	—
460 Turbo	2080	1970	1770	—	—
480 ES	2060	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2350	2100	1970	1770	—
740 CL	—	1530	1300	1070	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	1320	1190	—
740 GLD	—	1440	1230	1060	850
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diesel	—	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1620	1360	1090
740 Master	2050	1840	—		

F. TOME, S. A. Ford Escort GL, año 88, garantía 18 meses, por 750.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Alfa 75 2.0, año 86, con aire acondicionado, garantía de 12 meses, por 625.000 pesetas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Peugeot 405 SRI, año 88, A.A., garantía 18 meses, por 1.350.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

COMPRAMOS COCHES

- A EMPRESAS Y PARTICULARES -

(TAMBIEN COMPRAMOS COCHES NUEVOS PROCEDENTES DE SORTEOS Y CONCURSOS)

PAGAMOS CONTADO

PACIFICO
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190 TEL: (91) 5 52 55 04 M-28007
GARCIA PROL
JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39 TEL: (91) 5 41 00 36 M-28008



Ctra. Barcelona, km. 12,500 Tel.: 747 82 00

F. TOME, S. A. Seat Ibiza SXI, año 89, 18 meses de garantía, por 825.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

meses de garantía, por 1.795.000 pesetas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME, S. A. Peugeot 505 CTD Turbo, intercooler, impecable, garantía 12 meses, por 1.090.000 pesetas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

PACIFICO. Peugeot 205 Style, azul, M-MS, 18.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Seat Toledo 1.8 i GL, rojo, M-NT, aire acondicionado, 34.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Orion 1.6 CLX, rojo, pocos kilómetros, M-MT, 25.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Alfa Romeo 75 1.8, plata, M-IF, 21.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Opel Corsa GSI, blanco, M-KS, precioso, 895.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault S-5 GTL, Triana, blanco, M-JW, 17.000 mensual. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Escort 1.6 CLX, blanco, M-MP, 23.000 mensual. Teléfono (91) 552 55 04.

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO
A. ARGÜELLES
SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

- Alfa 75, año 87.
- Audi 100, años 89 y 86.
- BMW 535i, año 90 y 88.
- BMW M-6, año 80.
- Citroën AX 11 RE, 30.000 km.
- Fiat Tipo 16 V, año 91.
- Limousine Ford Lincoln, año 89.
- Mercedes 300-E 24 V, años 90 y 91.
- Mercedes 300 familiar, nueva plazas, año 88.
- Mercedes 300-E, años 88 y 90.
- Mercedes 230-CE, año 88, extras.
- Mitsubishi Eclipse, año 93.
- Opel Vectra GT, año 90.
- Peugeot 405 SRI, 32.000 km.
- Renault 21, Turbo, año 89.
- Renault Clio 1.4 RT, 6.000 km.
- Range Rover, años 89 y 88.
- BMW 320 i, 4 p, año 91, 17.000 km.

IMPORTACION DE CUALQUIER VEHICULO JAPONES, ALEMAN, AMERICANO, ETC, CON GRANDES DESCUENTOS Y ENTREGA INMEDIATA.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES
NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN
ANDRES MELLADO, 76 - Tels.: 549 57 88 y 549 64 71

SUPER OFERTA:

TRAVANCO
KILOMETRAJE ILIMITADO

LANCIA DEDRA 1.6 : 2.600 PTAS DIARIAS
FORD CURRIER FURGONETA: 1.600 PTAS DIARIAS

ALQUILER DE COCHES Y FURGONETAS

INFORMACION Y RESERVAS EN:

JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39. TEL: (91) 5 41 00 36 (3 LINEAS) MADRID 28008
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190 TEL: (91) 5 52 55 04 (5 LINEAS) MADRID 28007
AVDA. DE LOS TOREROS, 12 TEL: (91) 3 56 65 78 (5 LINEAS) 28028
VILADOMAT, 212 TEL (93) 4 39 38 66 BARCELONA 08029



OFERTAS DE LA SEMANA

MERCEDES 300 E	AÑO 89	2.970.000
BMW 535 I AUTO	AÑO 89	3.100.000
CITROËN XM V6 I	AÑO 91	3.100.000
MITSUBISHI ECLYPSE	AÑO 91	2.690.000
RANGE ROVER 5 P	AÑO 89	2.650.000

C/ Juan Alvarez Mendizabal, 39
28008 MADRID
TEL: (91) 5 41 00 36

RENAULT Alpine V 6 Turbo, del año 1989, 2.975.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

AUDI 2.2 Avant, año 88, 1.490.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
MERCEDES 190 2.3, automático, Fulli, año 89, 2.290.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
PORSCHE 944, año 88, 2.300.000, garantía un año, García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
ALFA Romeo 75 2.0, año 87, 690.000 ptas., garantía. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
ALFA Romeo 75 2.0 TS, año 87, 990.000, garantía. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
OPEL Calibra 2.0, 16 V, 91, 2.300.000, un año garantía. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
OPEL Kadett 1.6 GL, 775.000, garantía. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
PEUGEOT 405 MI 16 V, ABS, año 89, un año garantía. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
FORD Fiesta XR 2, 575.000, garantía. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas Martínez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.
Pº de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S.A.

MERCEDES 300 E, año 87, 2.390.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.

2.675.000, un año garantía. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
TOYOTA Supra Turbo 3.0. Seminuevo, precio 3.800.000 ptas. Tels. 564 66 67/66 56, horas oficina.
AUDI 100 cc, diesel, azul met., año 86. Tel. 549 64 71.

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO



Teléfono móvil GRATUITO

CREDITECNICA
LA MEJOR FINANCIACION EN 48 HORAS
DESDE 13,9%

DITECNICA JEEP GRAND CHEROKEE
EXPOSICION Y VENTA: C/ Velázquez, 146. Tel. 564 55 56
TALLERES: Tel. (91) 658 11 97

DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velazquez, 146
Tels.: 564 55 56
564 56 31

TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n
Paracuellos (Madrid)
Tel.: (91) 658 11 97. Fax: (91) 658 13 60.



SDA
VENDE:
BMW M3 PARA CTO DE ESPAÑA DE TURISMOS SR. SALAN
07 3 36 26 35 004
AUCH (FRANCIA)

SE VENDE PARA BMW M3 GRUPO A
- MOTOR
- CAJA DE CAMBIOS
- LLANTAS 16" (BRAID)
- NEUMATICOS (PIRELLI)
SR. MAROTO
(91) 7 47 88 00

ADDI 80 E, color rojo, llantas, spoiler, impecable estado, garantía, 1.650.000 ptas. Azcona, 62. 725 86 21/2.
SUPER CINCO GT Turbo competición, baratísimo Azcona, 62.
BMW 325 IX, tracción total, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, elevalunas eléctricas, cierre centralizado, asientos Recaro, garantía 6 meses. Tels. 725 86 21/2.
BMW 325 I, Cabrio negro diamante, A.A., llantas, BBS, elevalunas, impecable estado, gran oportunidad, precio 2.350.000. Azcona, 62. 725 86 21.
MERCEDES 560 SEL, full equip, año 87, immejorable estado, 4.950.000 pesetas. 725 86 21/2.
EMPRESARIO, profesional. No compre, alquile a largo plazo con grandes ventajas fiscales y económicas. Tels. 725 86 21/726 17 17. Eurorental.

PROMOCION especial Suzuki Samurai y Vitarra, entrega inmediata. Información: Azcona, 62.
BMW 318 I, llantas, techo, español, 850.000 ptas. Azcona, 62. 725 86 21/2.
SUBARU Coupé Turbo, inyección, tracción total, aire, servodirección, techo, lunas eléctricas, etc. M-JY, 40.000 km. Impecable, garantía 12 meses. 1.500.000. Tel. 725 86 21.
LANCIA Y 10, semi-nuevo, M-KN, 490.000 ptas. Facilidades, 100.000 ptas. entrada/24 meses a 19.630 ptas. Tel. 725 86 21.
MERCEDES 190 E, español, M-LF, azul marino, aire, ABS, etc. Garantía 12 meses. 2.750.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.
PEUGEOT 205 CJ Cabrio, impecable estado, año 90, garantía 12 meses. 1.100.000 ptas. Facilidades. 725 86 21.

VAROSA Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 606 51 49 - 15 11. FAX: 697 67 05



FORD PROBE 93

VAROSA Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 606 51 49 - 15 11. FAX: 697 67 05



HONDA CIVIC COUPE

Motor 16

MITSUBISHI 3000.



VAROSA motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
Tel: 606 51 49-606 15 11. Fax: 697 67 05

**•MITSUBISHI•HONDA
•TOYOTA•MAZDA**

Nissan 300, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic



Entrega inmediata todas unidades y colores

NOVEDAD FORD PROBE 93

MITSUBISHI 3000, 222 CV, full equip, Dodge Stealth.
MITSUBISHI Eclipse GS 16V, motor 2000 INJ, 150 CV, ruedas, 16 pulgadas 0-100, 8,5 segundos, velocidad máxima: 215 km/h., aire acondicionado, elevalunas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-casete digital, 6 altavoces, deportivo más de moda del momento. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.
HONDA Civic.
TOYOTA Celica.
NISSAN 300 ZX.

MITSUBISHI Eclipse GSX Turbo, motor 195 CV, 4x4, Varosa Motors. Tels. 606 51 49 y 606 15 11.
QUADS, La más excitante diversión motorizada, motos de cuatro ruedas para todas las edades, tenemos diferentes marcas (Honda Suzuki Yamaha) y modelos, entrega inmediata, te damos la oportunidad de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Atrévete. Varosa Motors. Teléfonos: 606 51 49 y 606 15 95.
SUZUKI RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.

TELEFONIA móvil, distribuidor oficial Mitsubishi, seguridad y servicio. Varosa Motors. Teléfonos: 606 15 11 y 606 15 11.
MITSUBISHI 3000 VR4, 305 CV, asientos eléctricos, tapicería de cuero, Airbag, climatizador, compact-disc, etc., se lo entregamos ya en cualquier color, disfrútelo en Varosa Motors. Tel. 606 51 49 y 606 15 11.
MITSUBISHI Eclipse GS Turbo, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 235 km/h.
MERCEDES 190. 2.3. 16V, antracita, full

equip, muy cuidado, Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.
MITSUBISHI Mirage, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas a las cuatro puertas, cierre, piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura, llantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.648.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49/606 15 11.
VAROSA Motors, especialista del vehículo nuevo japonés, cuidamos de su coche, tam-

bien después de la compra, con amplias instalaciones y talleres a su servicio, stock actual de más de 70 vehículos, carretera de Fuenlabrada a Moraleja de Enmedio, kilómetro 4. Tels. 606 51 49, 606 15 11 y 606 15 95.
BMW 325i, 4 puertas, año 85, blanco, impecable, véalo a toda prueba, 1.300.000 ptas., urge, particular. Tel. (93) 430 48 27.
VENDO BMW-M3, impecable, urge dinero, 2.700.000 ptas. Tel. (985) 59 71 07.
RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.

IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEIVA, 23
28019 MADRID TEL: 269 34 15 • 469 78 06
FAX: 469 22 70

ECLIPSE GSX, Probado:
Motor-16, 24 Marzo.
• 0-100, 6,5 seg
• Vel. Max. 230 Km/h.
• Consumo a 90, 6,7 L.

ECLIPSE GS, Full Equip. 3.692.000

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

**•MITSUBISHI
•HONDA
•TOYOTA
•MAZDA**

**MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
MAZDA 929
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALH**



Motor 16

SE VENDE
KAWASAKI ZXR '92
7.000 KMS. ALFONSO TELS: 5 71 54 63 / 5 71 86 72



DISTRITO 39. Maria Zayas, 21
DISTRITO 39. Peugeot 309 GTI
DISTRITO 39. Porsche 944 Turbo, full.
DISTRITO 39. BMW, M-3.
DISTRITO 39. Volkswagen Corrado, G-60, full.

PORSCHE Carrera 4, 1991. Todos extras, alarma, Hi-Fi 2, airbag, control velocidad, climatizador, techo cuero, 6 meses, garantía. Tel. 352 04 25.
BMW 524 TD, full, ITV, 1000.000 ptas. Tel. (988) 57 41 36, noches. Luismi.

PONTIAC TRANS - AM
ROJO - 244 CABALLOS
FULL EQUIP. TARGA, ABS.
AIRE ACONDICIONADO KITS
SPOILERS.
OPORTUNIDAD
(91) 632 04 71
HORAS COMIDA

PARTICULAR
Vende
ALFA 33 1.7 SW, FAMILIAR
Aire acondicionado, llantas, radio M-KB, 50.000 kilometros, muy buen estado.
1.000.000 ptas.
TEL: (91) 767 06 72.

DISTRITO 39. Ford Scorpio 2.9i Ghia, full.
DISTRITO 39. Opel Omega 2.0.
DISTRITO 39. Porsche 911 Carrera.
DISTRITO 39. Tels. 571 54 63/571 86 72.
ALFA 75 2.0 A.A., año 87, 48.000 km. Tel. 549 57 88.

PARTICULAR vende Mercedes 300 SL 2V, 3 meses de uso, gris antracita metal. Full. Tel. (966) 51 22 90 a partir 10 noche. Andrés.
KARTS 125 cc, 6 velocidades, refrigeración líquida, nueva categoría en España. Tel. (93) 692 18 24.



• Cobertura Europea.
• Hasta 2 años de Garantía.
• Servicio Asistencia 24 horas.
• Financiación Especial VW Credit.

Ferper
Avda. General Mola, 18
Tel. 715 35 50
POZUELO DE ALARCON

AUTOMOBILN
Ast/MB, Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49 40 24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listo a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania. **¡BENEFICIESE!** Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.
ROVER 216 Vitesse M-HV, buen trato, garantizo 10 meses, acondicionado, 975.000 ptas. Teléfono (91) 616 30 83.
VENDO BMW 535i, moderno, 40.000 km, cuero, air-bag, aire, Hi-Fi, techo, cristales, espejos eléctricos, llantas especiales, etc., estado como nuevo 3.500.000. Tel. (958) 83 21 54.

New Mode

Pol. Ind. Alparracho, Parc. 78. Cita. Extremadura, Km. 29
C/ Dehesa Mary Martín, 19- P.L. Alparracho, Parc. 78
28600 NAVALCARNEHO (Madrid)
TELEFONO (91) 611 26 38

BMW - MERCEDES - AUDI
TAPIZADOS EN CUERO

FIAT **LANCIA**

Mobauto, s. a.

JOSE ANTONIO VALDES FERNANDEZ
DIRECTOR

EXPOSICION Y VENTA:
RIO ULLA, 12
ENTRADA POR ALCALA, 366
TELEFONOS 2 68 16 06-05
28017 MADRID

TALLERES Y RECAMBIOS
ESTEBAN COLLANTE, 26
TELEFONO 4 08 61 91
28017 MADRID

VENDO
LANCIA DELTA INTEGRALE 16V
AÑO 90 A A 39.000
KM PERFECTO ESTADO
2.400.000 PTAS
TEL: (91) 555 63 98

SE VENDE
FORD SIERRA COSWORTH 4X4
(A partir de 10 de la noche)
A MATRICULAR
TEL: (98) 525 76 98
(908) 68 85 40

SE VENDE
SCOOTER PEUGEOT RAPIDO FUN 50 C.C.
IDEAL REGALO NAVIDAD COMO NUEVO SIEMPRE GARAJE, 430 KM LLAMAR MAÑANAS
TEL: 407 27 00 EXT: 735

COMINTRA, S.L.
VOLKSWAGEN CORRADO VR6
Techo, Cuero, Climatizador, Compac disc, Alarma Asientos calentables, volante ajustable. **NUEVOS. 3.850.000. Ptas.**
Tel: (91) 715 81 72

Si lo tuyo son las dos ruedas,
no te conformes con cualquier cosa
YAMAHA FZR 1000 EXUP M-MJ
REGALO 2 COSAS (SHOEI)
SE VENDE 890.000 PTAS
TEL: DE DIA: 407 27 00 (ext. 460)
DE NOCHE: 851 55 77

DISTRIBUIDOR
CAR - AUDIO
DE

PIONEER

FINANCIAMOS NUESTRA INSTALACION

AUTO-RADIO HIDALGO
EMILIO GASTESI FERNANDEZ, 20
TELEFONO: 3 77 41 35
28027 MADRID

VENTA - INSTALACION Y MANTENIMIENTO DE SONIDO ALARMAS Y TELEFONIA PARA EL AUTOMOVIL

CON SPIKES SPIDER

LLEGUE ANTES Y CON LAS MANOS LIMPIAS



1- Retirar el embellecedor del centro universal que previamente ha sido montado.

SPIKES SPIDER es el sistema más fácil de controlar el hielo y la nieve. Para montar SPIKES SPIDER no es necesario mover el coche ni tocar la nieve o el barro. Olvídense de las cadenas y pásese a SPIKES SPIDER.



2- Colocar SPIKES SPIDER y fijar con un simple "clic" el disco de bloqueo.

¡Son 30 segundos!

Importador exclusivo para España **Tripol**

Pérez Galdós, 40. 08012 Barcelona. Tel. (93) 237 83 24. Fax (93) 238 30 28

HAY GRANDES COCHES Y GRANDES COCHES CON BBS®

RUEDAS DE ALEACION

Cuando a la investigación y desarrollo se le unen sofisticadas técnicas de fabricación, estética, más de veinte años cosechando victorias y materiales "HIGH TECH" como el titanio y el magnesio, el resultado solo puede ser BBS. Los mejores fabricantes de automóviles del mundo confían en BBS para sus modelos de élite.



RA - RY

RF - RD

RJ

RG - RZ

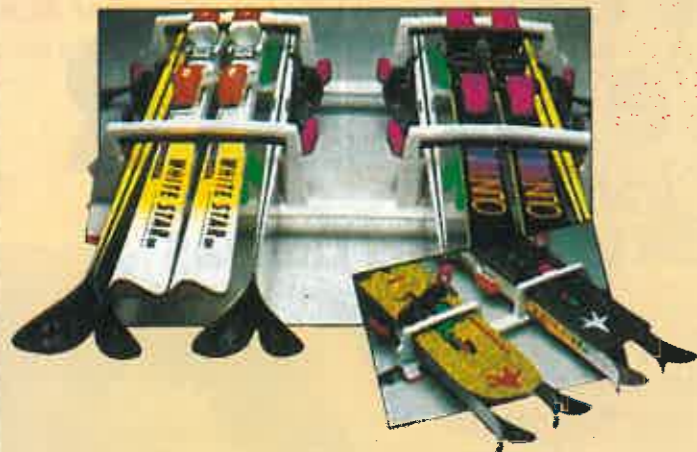


RS - RM

Importador exclusivo para España **Tripol**
Pérez Galdós, 40. 08012 Barcelona. Tel. (93) 237 83 24. Fax (93) 238 30 28



DEPORTES



TRANSPORTA TUS SKIS CON LA ULTIMA NOVEDAD!!

- 1.- INGENIOSO
- 2.- RAPIDO DE INSTALAR
- 3.- FACIL DE MONTAR
- 4.- AERODINAMICO

- FABRICADO EN ACERO INOXIDABLE Y P.V.C.
- TRANSPORTA: SKI ALPINO, SNOW, SKI NORDICO, SKI Y BASTONES CON FUNDA.



SIN HERRAMIENTAS MADE IN CANADA

SportRack SYSTEM

EL SISTEMA MAS INTELIGENTE DEL MERCADO

PROME

TEL. (93) 8 46 28 11
8 46 28 50
FAX. (93) 8 46 17 44



Alfa Romeo Coupé Sport Zagato
nuevo a estrenar

Motoralfa
CONCESIONARIO OFICIAL ALFA ROMEO

Motors, 146. Tel. 223 01 59 - Balmes, 229. Tel. 218 18 17. BARCELONA

SUPER Seven (Westfield), matrícula inglesa, 1.700 cc., 140 CV, convertible, rojo, 2 años, 10.000 km, 1.800.000 ptas. Teléfono (91) 534 88 07. José.

CORVETTE 1986, 51.000 km, 2.700.000. Tels. (908) 65 18 12 y (952) 78 58 99.

MITSUBISHI Montero Corte V.6, TDI, GLS, nuevo, estrenar. Tel. (91) 531 32 80.

ALFA GTV 2.500, 6 cilindros, O-Z, totalmente original, 745.000 ptas. Tel. (943) 76 26 42.

CORRADO, full equip, pocos kilómetros, cuidadísimo. Tel. (942) 27 46 91.

BMW M-3, vendo, rojo, 60.000 km, impecable, M-KM, 3.800.000. Acepto coche o moto como parte pago. José Ramón. Tel. (91) 814 08 92.

PONTIAC Transport M-MV, 10.000 km, 3.300.000. Acepto coche o moto como parte pago. José Ramón. Tel. (91) 805 09 60.

FORD Sierra RS Cosworth, 2 puertas, blanco, perfecto estado, 1.900.000. Tel. (95) 572 77 56.

PORSCHE 911 Carrera 3.2, full equip, impecable estado, garantía 12 meses. Azcona, 62. 725 86 21.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

Motor 16



DEPORTES



RE-ESTRENO

VEHICULOS DE OCASION

CAMIONES - FURGONETAS - TODO TERRENO - TURISMOS

GARANTIA RE-ESTRENO HASTA 12 MESES

Revisados y garantizados por la Red de concesionarios Nissan



Sólo hay un camino:
Ser los mejores.

POLARIS autohof



DISPONEMOS
DE 8 MODELOS
DE QUADS
MATRICULABLES

C/ EZEQUIEL
GONZALEZ, 32
4002 SEGOVIA
TEL: (911) 43 78 13
FAX: (911) 44 09 25

PORSCHE Carrera Cuatro, impecable. Teléfonos (91) 43 78 13, 42 06 10 noches.

MERCEDES 300 TE. Tels. (911) 43 78 13, 42 06 10 noches.

PORSCHE 911 Carrera, full equip, impecable. 1987. Tel. (91) 373 50 30.

OPEL Kadett GSI 16 V. A.A., M-K2, 80.000 km, 1.500.000. Tel. (91) 638 70 60, noches.

VOLVO 480 ES Turbo, plata metalizado, M-H A.A., ABS, todos extras, impecable, mejor verlo, siempre en garaje. Tel. 388 10 35, comida, noches, Jesús.

4X4 MADE IN USA

GRAN CHEROKEE LIMITED V-8 NEGRO 220 HP
GMC JIMMY 4 PUERTAS V-6 VERDE 200 HP
CHEVROLET BLAZER SPORT V-8 ROJO 215 HP
GMC TYPHOON V-6 ROJO 280 HP

DISPONIBILIDAD INMEDIATA!
FULL EQUIP!
BYM ASOCIADOS

TEL: (93) 2 80 34 85 / (93) 2 80 03 52
FAX: (93) 2 80 02 92

¡ANUNCIESE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



Motor 16

Gilera Saturno 500 Bialbero Competición

DISFRUTAR LA SENCILLEZ

La creación del Campeonato de Monocilíndricas, ha abierto en varios países de Europa un nuevo horizonte deportivo. La Gilera Saturno 500 Bialbero, en versión carrera, es un claro ejemplo de esta nueva posibilidad. La preparación de una moto de esta clase está al alcance de la gran mayoría de los aficionados.

EL disfrute de una moto de competición, no ha de estar forzosamente ligado a un insoportable desembolso económico. Con el regreso de las motos monocilíndricas a los circuitos, la posibilidad de disfrutar de una moto de carreras a un precio razonable, se ha hecho realidad.

La simpleza mecánica de una moto monocilíndrica reduce los costos en sentido absoluto, sin por eso mermar las emociones que derivan de la conducción más deportiva en cualquier circuito. Incluso, hay casos como el de la Gilera Saturno 500 Bialbero, en el que se compagina la belleza estética con el disfrute de la velocidad a bajo precio.

En la transformación de la Saturno, cuya unidad que aparece en este reportaje disputó el Campeonato de España de Monocilíndricas, denominado «Sound of singles» para darle un toque más motero, se ha conservado la parte ciclista de serie. El chasis no se ha reforzado, y en el lanzamiento de la horquilla se han mantenido los 24,5 grados. Los retoques practicados en esta última, han sido mínimos, y el amortiguador posterior es el de serie.

La principal reducción de peso ha consistido en suprimir la batería, el motor de arranque, parte de la instalación eléctrica, el cuentakilómetros, la caja del filtro del aire, y unos cuantos elementos más que han hecho posible reducir veintiséis kilos de peso, sin emplear materiales especiales.

Con las mismas llantas de serie, se han montado neumáticos de mayor sección y perfil más bajo. El delantero es de 120/60, en lugar de

110/70, y el posterior ha pasado de tener 140 de sección a 160, siempre con perfil 70, y ambos de 17 pulgadas.

Sin lugar a dudas, el motor es el más modificado de cuantos elementos forman la Saturno. La cilindrada ha pasado a ser de 557,9 centímetros cúbicos al haber aumentado seis milímetros el diámetro del pistón, sin variar los setenta y cuatro milímetros de carrera; y la relación de compresión se ha elevado de 9,8:1 a 10:1.

El empleo de los árboles de levas de la Gilera Pioma, ha permitido alcanzar cincuenta y tres caballos de potencia sin variar el régimen máximo de rotación del motor, y lo mismo ha ocurrido con el par motor que ha pasado de los originales 47 Nm a los actuales 50 Nm, siempre a seis mil revoluciones por minuto.

Curiosamente, el diámetro de las válvulas no se ha cambiado, y sólo se han elaborado los conductos de admisión y escape para optimizar el rendimiento de los árboles de levas, y así permitir montar un carburador cuyo diámetro es de 41,5 milímetros.

Llegado el momento de arrancar la Saturno, son suficientes unas cuantas «patadas» a la palanca de arranque para comenzar a recordar las gloriosas monocilíndricas de la postguerra, que con sus escapes de megáfono animaron aquellas carreras entrañables. Con una monocilíndrica, el preámbulo de la puesta en marcha y la asistencia mecánica posterior, se reduce a una caja de herramientas, un bidón de gasolina, un chorro de aceite y un par de bujías frías. Toda la parafernalia que



PEQUEÑO EQUIPO
Tanto si se desea tomar parte en competición como divertirse con ella, la infraestructura técnica y organizativa que precisa una moto como la Saturno, es reducida y asequible. Un mecánico con experiencia es suficiente para que su comportamiento sea totalmente satisfactorio.



FICHA TECNICA



MOTOR:

Monocilíndrico vertical frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Doble árbol de levas en cabeza, accionados por correa dentada. Cuatro válvulas. Admisión 31 mm. Escape 28 mm. Diámetro por carrera 98X74 mm. Cilindrada total 557,9 cc. Relación de compresión 10:1. Potencia máxima 53 cv a 7000 rpm. Par máximo 5,1 Kgm a 6000 rpm.

ALIMENTACION:

Un carburador Dell'Orto PHM 41,5 VS. Encendido transistorizado. Avance: estático 7 grados. Dinámico 30 grados a 4.500 rpm. Bujía Champion A 4 YC.

TRANSMISION:

Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Embrague de discos múltiples en baño de aceite. Cambio con cinco velocidades.

BASTIDOR:

Chasis de estructura entreamada tubular con el motor suspendido. Basculante de sección rectangular en aluminio. Inclinación del eje de dirección 24,5 grados. Horquilla delantera telescópica hidráulica con barras de 40 mm. Excursión de 120 mm. Suspensión posterior monoamortiguador regulable. Excursión de la rueda 130 mm. Freno delantero monodisco de 300 mm. de diámetro. Pinza Brembo de cuatro bombines. Freno posterior monodisco de 240 mm. de diámetro. Pinza de dos bombines. Llantana delantera 3,00 / 17". Llantana posterior de 4,00 / 17". Neumático delantero 120 / 60-17". Neumático posterior 160 / 70-17".

DIMENSIONES:

Longitud máxima 2.030 mm. Distancia entre ejes 1.410 mm. Capacidad del depósito del combustible 19 litros. Peso en seco 119 kilos.

SENCILLEZ
La parte ciclística es tan sencilla como el motor. En cierto modo, todo esto recuerda las motos de antaño que hicieron furor en virtud del espíritu más deportivo, sin preclar tecnologías futuristas.



rodea a las poderosas pluricilíndricas, queda reducida al piloto, un mecánico y poco más.

Junto a esto, vuelve el encanto temible del retorno de la palanca de arranque, tan contundente como el sonido del escape, por medio del cual, casi se pueden contar las pistionadas del poderoso «mono». Y la confirmación de que se trata de un mundo aparte con sabor a pasado, es la sensación que se percibe cuando con ella se arranca. Es tan ligera, tan estrecha y tan frágil, que contrasta la brusquedad desacompañada del motor.

El embrague es sorprendentemente suave, las marchas engranan con delicadeza, y sin embargo el motor sube de revoluciones con una facilidad sorprendente. En las pri-

meras trazadas, se llega rápidamente a la conclusión de que se trata de una moto con la cual hay que hilar muy fino para gobernarla. Las reacciones violentas no tienen razón de ser, ya que el poco peso y la necesidad de mantener el régimen del motor entre las seis y las siete mil quinientas revoluciones, inducen a una conducción armónica. Es también verdad que cualquier error de trazada, una frenada a destiempo o una tardía solicitud del acelerador en la salida de las curvas, se paga con una ralentización considerable del ritmo de conducción deseado.

El reto a que la Saturno somete a su conductor, no estriba en el dominio de sus reacciones brutales como en las tetracilíndricas, sino todo

lo contrario. En cada curva, en cada cambio, en cada frenada, se aprende la difícil lección de la perfección en virtud de la optimización de una moto modesta en toda su concepción. Y nada resulta más gratificante que lograr ir verdaderamente deprisa con una moto que no permite borrar con su aceleración los errores cometidos en la trazada de la curva anterior.

Incluso, cabe destacar que resulta especialmente gratificante rodar en compañía del sonido bronco del escape de megáfono. Sus petardeos delatan inmediatamente las reducciones demasiado prolongadas antes de entrar en las curvas, su voz se hace ronca si el motor no sale de los virajes al régimen de giro necesario, y cuando se llega al tope



LA BELLEZA DE LO SENCILLO
El aspecto de la Saturno en versión «racing» es sin lugar a dudas gratificante. En ella se conjugan conceptos antiguos y modernos que mantienen un perfecto equilibrio.

DE AYER Y DE HOY
El aspecto clásico del escape de megáfono, hecho artesanalmente contrasta con los frenos Brembo sobredimensionados, símbolo de la tecnología moderna.

de revoluciones, parece querer decir que poco le falta para ahogarse.

Con la Saturno se establece un peculiar diálogo hombre-moto, que tiene dos aspectos: por una parte, se ha de luchar con el manejo del motor, cuya tendencia es la de pasarse de revoluciones, y por otra, encontrar la forma de obtener un comportamiento de carreras de una ciclística no nacida para los circuitos.

En esta directiva, se llega a comprender de forma real a los pilotos de antaño, aquellos que culebreaaban con sus locos cacharros por las calles de cualquier ciudad, que ocasionalmente se llamaban circuitos. Con la Saturno, se disfruta de un comportamiento noble, aunque en el grado de preparación de esta uni-



dad, habría que mejorar la suspensión en general, y en particular la posterior. A pesar de este detalle que no encierra más que una importancia relativa, cabe destacar que sólo una monocilíndrica de la talla de la Saturno, puede ofrecer el singular placer de rodar en un circuito a un ritmo de carrera con un desembolso razonable. Y en el supuesto de que ocurra un arrastrón o algo parecido, la reparación jamás alcanzará gran magnitud.

En resumidas cuentas, el concepto de las carreras de monocilíndricas, se ciñe a lo razonable, y a lo que muchos pueden aspirar sin tener presupuestos millonarios, ni el talento de Freddie Spencer. ○

Texto y fotos: Gigi Corbetta

TRAS un par de vueltas, dedicadas a calentar la mecánica y las ruedas, llegó el momento de apretar a fondo el acelerador. En la salida de la segunda curva «dei Cimini», en tercera, doy gas con decisión. Pocos segundos después, el limitador de régimen entra en acción pillándome por sorpresa. ¡Error! Por oído había pensado que podía tirar por lo menos 1.000 vueltas más y, sin embargo, ya había superado las 7.000 revoluciones por minuto. El motor tiene tanto empuje a bajo régimen, y sube de revoluciones con tanta fluidez, que parecía estar conduciendo un ocho cilindros de 4.000 centímetros



cúbicos en lugar de un dos litros biturbo, que tiene lógicamente un régimen de giro más bajo que el aspirado.

Pero vayamos por orden. El motor del que estamos hablando es el de seis cilindros en V, 1.996 centímetros cúbicos y 306 caballos que monta el Maserati Ghibli y que, en versión no catalizada de 315 caballos, es utilizado por el Maserati Barchetta, el fascinante biplaza con motor central realizado para dar vida al Gran Trofeo Maserati. La segunda cita de este campeonato de Maserati nos ha ofrecido la posibilidad de probar la barqueta sobre el tortuoso y veloz circuito de Vallelunga.

La carretera que nos acerca hasta el circuito está gris, como todo el paisaje que nos rodea, a causa de una ligera niebla. A duras penas somos capaces de ver la puerta de acceso a pista, pero en ella, el rojo intenso de la Barchetta inspira un decisivo color al circuito y, sobre todo, a nuestro estado de ánimo.

La línea del biplaza es bonita y afilada, la de un verdadero vehículo de competición, aunque esté destinado a participar en un trofeo mo-

Maserati Barchetta, en Vallelunga COMO ANTAÑO



Finalizada la Segunda Guerra Mundial, el principal vehículo que permitió recobrar el pulso a la competición deportiva en Italia fueron las «Barchetta». Casi medio siglo después, Maserati ha relizado un modelo digno sucesor de aquellas barquetas, entre las cuales sobresalieron algunas también firmadas por la marca del Tridente. El espíritu de entonces, también está presente en el tipo de neumáticos utilizado.

nomarca. La filosofía de este trofeo, iniciado en la segunda mitad del presente año de forma casi experimental, es coherente con la situación económica actual. La crisis que ha golpeado la industria tampoco ha respetado al automovilismo deportivo y también en este sector resulta imperativo reducir costes.

En el Trofeo Maserati, el único desembolso considerable, pero no desproporcionado si se tiene en cuenta la calidad de la barqueta, son los 150 millones de liras italianas (unos 12.000.000 de pesetas) que cuesta comprarla. Posteriormente, se puede correr una temporada completa con costes muy limitados. Los pilotos que están animando el trofeo nos han comentado que el biplaza apenas necesita

revisiones posteriores a la carrera ni mantenimiento. Ello se debe a que los elementos mecánicos, que derivan del modelo Ghibli, están sobredimensionados y son robustos y fiables. La gestión técnica no resulta especialmente complicada.

Los únicos neumáticos utilizables son los Michelin MXX3 de carretera, realizados a propósito para la Barchetta, en la medida 245/40 x 18" para el eje delantero y de 285/35 x 18" para el posterior. Esta elección de neumáticos va en línea con la filosofía del Trofeo. «Cierto. Con neumáticos lisos, las prestaciones serían muy superiores, pero lo importante es que corran todos en las mismas condiciones, sin gastos inútiles. Todas las unidades del trofeo son iguales y las centralitas electró-

nicas se comprueban por sorteo cada carrera. A los pilotos y a su escudería les queda la posibilidad de regular las suspensiones y el alerón en función de su experiencia y de sus dotes de probador.

El habitáculo es espacioso y, con un par de modificaciones, aunque el asiento está fijo, consigo una posición de conducción decente. El volante está centrado con respecto al pedalier, pero la corta palanca del cambio queda un poco alta e incómoda. La instrumentación, dispuesta adecuadamente, con los indicadores negros sobre fondo blanco, resulta fácilmente legible. Por fin, pulso el pequeño botón de encendido y el seis cilindros arranca sin dudar. Conviene prestar atención para no insertar la marcha atrás en lugar

de la primera velocidad, porque ambas están situadas hacia delante y a la izquierda y no existe ningún tipo de resistencia que impida meter involuntariamente la marcha atrás.

Inicio el movimiento sin ninguna dificultad; el motor gira redondo, incluso bajo de vueltas y el embrague resulta progresivo. Me dirijo lentamente hacia la salida de boxes, vigilando que todo se encuentre en orden. El director de pista me indica que puedo acceder al circuito y, tras un mañana de espera, las ganas de desfogarse son tantas, que me cuesta recorrer un par de vueltas despacio para calentar el coche y para conocer un circuito que nunca he visto anteriormente. Aprovecho para tomar confianza con el cambio, que es idéntico al de seis marchas

DEPORTE



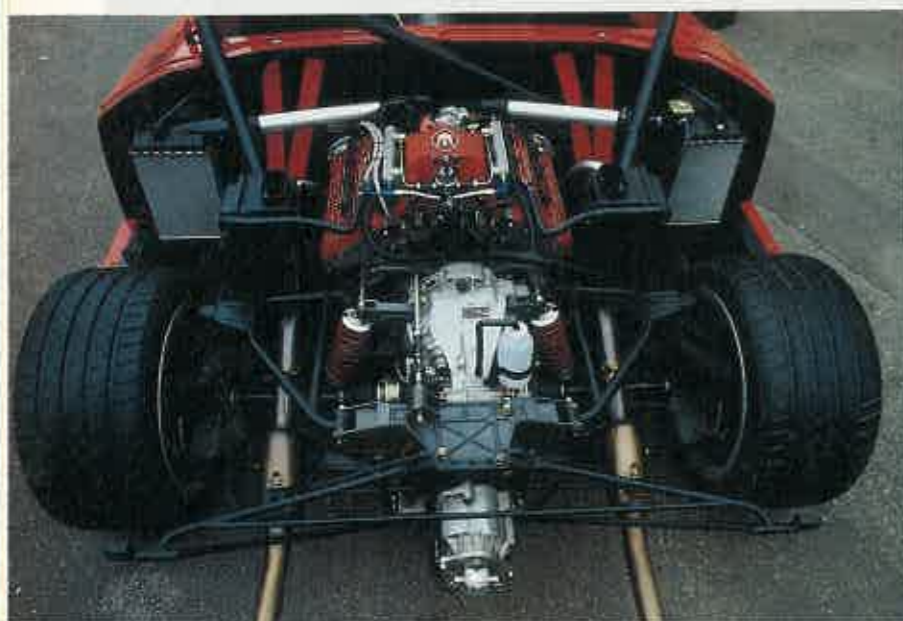
VIENTO
A alta velocidad el viento golpea el casco del piloto, a causa de un derivabrísas excesivamente bajo.

del Ghibli, sincronizadores incluidos, que conserva su precisión pero presenta algún problema de maniobrabilidad debido a una palanca muy corta. No es fácil encontrar la segunda, porqué tirando de la palanca hacia atrás y hacia la izquierda no existe una guía que la dirija. La dirección es muy directa, como corresponde a un verdadero coche de carreras, e incluso en el ángulo de Vallelunga no resulta necesario levantar las manos del volante.

Cuando paso por segunda vez frente al box, la instrumentación indica que la temperatura ha alcanzado los valores adecuados de funcionamiento: puedo acelerar a tope. Tercera, cuarta, quinta y en el «curvone» el eje delantero inicia un nervioso baile. Se trata de una falta de



BUENA POSTURA
Salvo la inadecuada situación de la palanca del cambio de marchas, todo resulta cómodo en el interior del «Barchetta». Los instrumentos se leen bien.



ELÁSTICO
A pesar de su elevada potencia y su cilindrada justa, el motor se puede considerar elástico. La caja de cambios de seis marchas ayuda en este apartado.



FICHA TECNICA



BARCHETTA

MOTOR	
Disposición	Central longitudinal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.996
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. Elec. 2 turbos
Compresión	11,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	315 CV / 7.200
Par máximo / r.p.m.	40,0mkg / 4.500
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual 6 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,75
Frenos. Sistema(Del/tras)	Disc. vent./Disc. vent.
SUSPENSIONES	
Deiantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	775
Largo/ancho/alto (mm)	4.050 / 1.965 / 845



puesta a punto en la geometría de la suspensión, por lo que convendrá no apurar las posibilidades en la zona rápida del circuito. Es una verdadera lástima, porque los 315 caballos obtenidos con una sobrepresión de sólo 1,1 bar, que se nota que están presentes, empujan con nobleza los 775 kilogramos del Maserati. Llego a la primera curva «dei Cimini» y entro en tercera sin abrirme a la salida para poder atacar mejor la segunda, de la que salgo aplastando el acelerador. Tras una vacilación instantánea, la aguja del cuenta vueltas sube hasta golpear contra el limitador de régimen sin que me lo espere. Son necesarios muchos reflejos y rapidez de movimientos para aprovechar toda la potencia del motor, tanto sea para ganar una carrera como para marcar vuelta rápida.

La mejor forma de sacar el máximo partido de las posibilidades del motor del Barchetta es recordar su elevado valor de par a bajas revoluciones y aprovecharlo siempre utilizando marchas altas, de tal forma que, cuando se acelera a la salida de las curvas, el régimen se encuentre en torno a las 4.000 revoluciones (a 4.500 se alcanza el valor máximo de 40 kgm) para que estire con fuerza hasta el límite de 7.200 revoluciones por minuto. Esta técnica, que voy poniendo en práctica cuanto más confianza tengo con la barqueta, me permite ir utilizando una marcha más larga en cada curva. Aunque las relaciones del cambio no están muy próximas unas de

NEUMÁTICOS CON DIBUJO
Su actitud en pista viene marcada por la presencia de gomitas con dibujo. Ello acentúa su nobleza de reacciones, aunque se pierde efectividad.

otras (cambio abierto) en Vallelunga se va a menudo en cuarta y quinta y nunca se utiliza la primera. La frenada del primer ángulo a derechas me permite probar los frenos. Son potentes y fáciles de modular, pero conviene no olvidar la presencia de neumáticos «de carretera», porque en fuertes apuradas, la barqueta pierde la compostura con facilidad.

En trazado mixto, la Barchetta es muy divertida de conducir y se controla con facilidad el sobreviraje que provoca la potencia en la salida de las curvas. Con todo, en giros largos, conviene no entrar demasiado pronto y rápido para evitar el marcado subviraje. A velocidades elevadas, la protección del parabrisas resulta insuficiente y el aire golpea duramente contra el casco del piloto. Los participantes del Trofeo solucionan este inconveniente colocando una plancha de aluminio para desviar el flujo de aire.

Las pruebas cronometradas deben comenzar de nuevo y, a pesar mío, debo interrumpir la prueba pa-

ra entrar en el box. Apenas paro el motor, Alejandro di Tomaso, en persona, me honra preguntándome mis impresiones sobre una criatura de la que está perdidamente enamorado. Una conversación muy interesante durante la cual, de Tomaso nos anticipa que, en breve, incluso quien no tenga intención de dar vueltas a un circuito, podrá probar la maravillosa sensación de viajar, cabello al viento, sobre el Maserati Barchetta y además en cualquier carretera. De hecho, la versión de carretera de este roadster puro está prácticamente ultimada. Se diferenciará de la versión de circuito por la eliminación del alerón y por los faros.

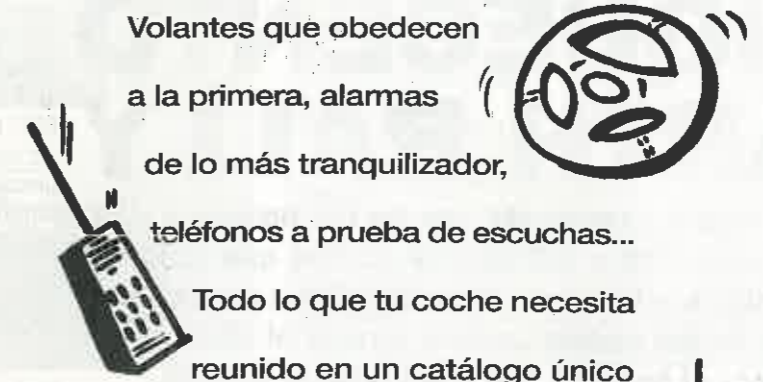
Durante nuestra prueba, no hemos podido ensayar la sensibilidad de la barqueta a las modificaciones del alerón posterior y de la geometría de las suspensiones, pero el experto Joon Nielsen nos garantizó que, una variación de sólo dos milímetros de la incidencia del ala posterior, se nota decisivamente.

El Trofeo Barchetta Maserati representa una propuesta inteligente para correr con un verdadero automóvil de carreras que, sin embargo, no resulta excesivamente difícil técnicamente para los pilotos, que además del placer de correr sobre los circuitos de Italia con un modelo divertido y poco costoso, saborean el sutil placer de pilotar un verdadero Maserati de competición.

Larry Moon/Giancarlo Perini

TODO LO ACCESORIO EN UN CATALOGO IMPRESCINDIBLE.

Volantes que obedecen a la primera, alarmas de lo más tranquilizador, teléfonos a prueba de escuchas...



Todo lo que tu coche necesita reunido en un catálogo único en España. Con novedades, precios, marcas y direcciones.

Si no quieres ir de tienda en tienda, vete directo al



Catálogo de Accesorios de Motor 16. Imprescindible.



Conduzca con ventaja.



Presencia del Grupo Fiat en la competición

CINQUECENTO ABARTH RALLY

El Fiat Cinquecento Abarth representa una de las opciones más interesantes actualmente para los nuevos pilotos que quieren iniciarse. Costos muy contenidos, manutención razonable y prestaciones al nivel de las circunstancias, forman el abanico de posibilidades que ofrece el pequeño Fiat a sus futuros clientes.

EL Motor Show de Bolonia ha servido de marco para la presentación del nuevo Fiat Cinquecento, preparado para la competición por medio de un «kit» que lleva el sello de la prestigiosa marca Abarth.

Según explicó Giorgio Pianta, responsable de las actividades de-

mún de los costos razonables. Una vez comprado el coche de serie, el precio del «kit» Abarth es de 5.850.000 liras, unas quinientas mil pesetas al cambio, y a todo esto, se ha de sumar la mano de obra para la transformación del coche.

Para favorecer la participación

detalles de seguridad, y lo más importante, la preparación del motor que eleva su potencia a sesenta y dos caballos, con un par motor de 7,2 Kgm para las versiones destinadas a «slalom» y carreras en subida; sin embargo, para el trofeo ERG de rally la potencia inicial es de cincuenta y cinco caballos, y el peso del coche supera en veinticinco kilos las versiones antes mencionadas.

En el apartado de las suspensiones, está previsto únicamente el empleo de amortiguadores Bilstein, y de un solo tipo, combinados con diferentes clases de muelles surtidos por Eibach.

Con el fin de igualar la competitividad entre los participantes en los diferentes campeonatos, se han limitado a ocho el número de los neumáticos disponibles, todos ellos marca Michelin, y las centralitas electrónicas que regulan las funciones de los motores, serán sorteadas antes de dar comienzo



COMPACTO Y DIVERTIDO
El pequeño tamaño del Cinquecento resulta especialmente curioso al ser transformado en coche de competición. En cierto modo el pequeño Fiat vuelve a ocupar el hueco dejado por sus entrañables antepasados.

cada carrera. Al mismo tiempo, los Cinquecento Abarth podrán utilizar sólo gasolina sin tetraetilo de plomo, que aportará el fabricante ERG, al mismo tiempo patrocinador de los tres campeonatos.

Uno de los aspectos más destacables de la aventura Cinquecento

Abarth, consiste en los suculentos premios previstos para los ganadores de los tres campeonatos. En un primer tiempo, se repartirán trescientos cincuenta millones de liras, unos treinta y dos millones de pesetas al cambio, a lo largo de las diez carreras que forman

cada campeonato, y se destinarán a los tres primeros clasificados. Al llegar a la fase semifinal entre el torneo norte y sur, se dividirán cien millones de liras entre los seis mejores clasificados de ambos; y por fin, se premiará al ganador absoluto con trescientos millo-

BUENA PREPARACIÓN
En el interior del Cinquecento rally aparece el equipamiento espartano que precisa un coche de competición. En el salpicadero destaca el voluminoso tacómetro.



portivas de Fiat Auto, con el proyecto Cinquecento Rally se pretende acercar a los jóvenes a las carreras ofreciéndoles un coche respetuoso con el medio ambiente, barato de preparar, seguro y sobre todo asequible a la gran mayoría de futuros pilotos.

La prueba de que la aventura Cinquecento Rally ha surtido efecto, es que en el plazo de sólo un mes, se han recibido más de ciento cincuenta pedidos, y se prevé llegar a las trescientas.

El Cinquecento Rally está destinado a tres actividades: Rally, «slalom» y carreras en subidas.

Como se ha dicho en un principio, todo lo concerniente al Cinquecento tiene el denominador co-

en cualquiera de los tres campeonatos previstos, se aplicará un descuento del diez por ciento en el momento de comprar el coche, después de haber participado en cinco carreras, se recibirá la devolución del cuarenta por ciento, y las escuderías que compren cinco unidades se verán favorecidas con el descuento del veinte por ciento.

La preparación Abarth consiste en los arcos antivuelco, los asientos anatómicos, cinturones de seguridad de seis puntos de anclaje, cuatro faros adicionales, cuenta-revoluciones electrónico, varios



MOTOR FIAT FORMULA 3

Después de tantos años, Fiat regresa a la escena de la Fórmula 3 con un motor que se perfila competitivo y tecnológicamente avanzado. Junto a esto, hay indicios de que su precio será el más barato del mercado.

LA presencia de Fiat en los coches de fórmula, sobresale a finales de la década de los años cincuenta, tiempos aquellos en los que casi la totalidad de los monoplazas de Fórmula Junior, empleaban propulsores Fiat. Al aparecer la Fórmula 3, los motores Fiat pasaron a ser «muletto» de los entrenamientos, para luego desaparecer definitivamente.

Tres décadas más tarde, y con el firme propósito de rivalizar con los dominadores del campeonato de F3, Fiat ha vuelto a estar presente con un nuevo motor: el Fiat Abarth Tipo 16v, derivado del coche que lleva el mismo nombre. Los condicionantes de la elección, fueron bien sencillos: por estructura, reducidas dimensiones, y poco peso, el motor del Tipo Duemilasedici era el único que se prestaba a ser convertido en un propulsor de alta competición.

El trabajo de adaptación, transformación y evolución, fue encomendado a principios del presente año a los hermanos Oreste y Luciano Pedrazzani, titulares de la prestigiosa firma Novamotor, de cuya experiencia salieron los competitivos motores Toyota y Alfa Romeo de F3, entre otros.

Como es de suponer, del motor original ha quedado únicamente parte del bloque. La incorporación del cárter seco ha obligado a cambiar toda la parte inferior, así como la culata, que además de ser totalmente distinta, se ve equipada por una sola polea para el movimiento de los dos árboles de levas, en lugar de las dos de serie. Y junto a esto, se ha estrechado el ángulo de inclinación de las válvulas, para poder aumentar la pisada de las levas con el máximo diámetro posible de las setas de las válvulas, y en consecuencia, lograr el mínimo ancho de la culata.



AL DESCUBIERTO
En la radiografía se aprecia la simpleza mecánica y estructural del Cinquecento. Los laterales de las puertas están recubiertos, al igual que los asientos, de tela inifuga.



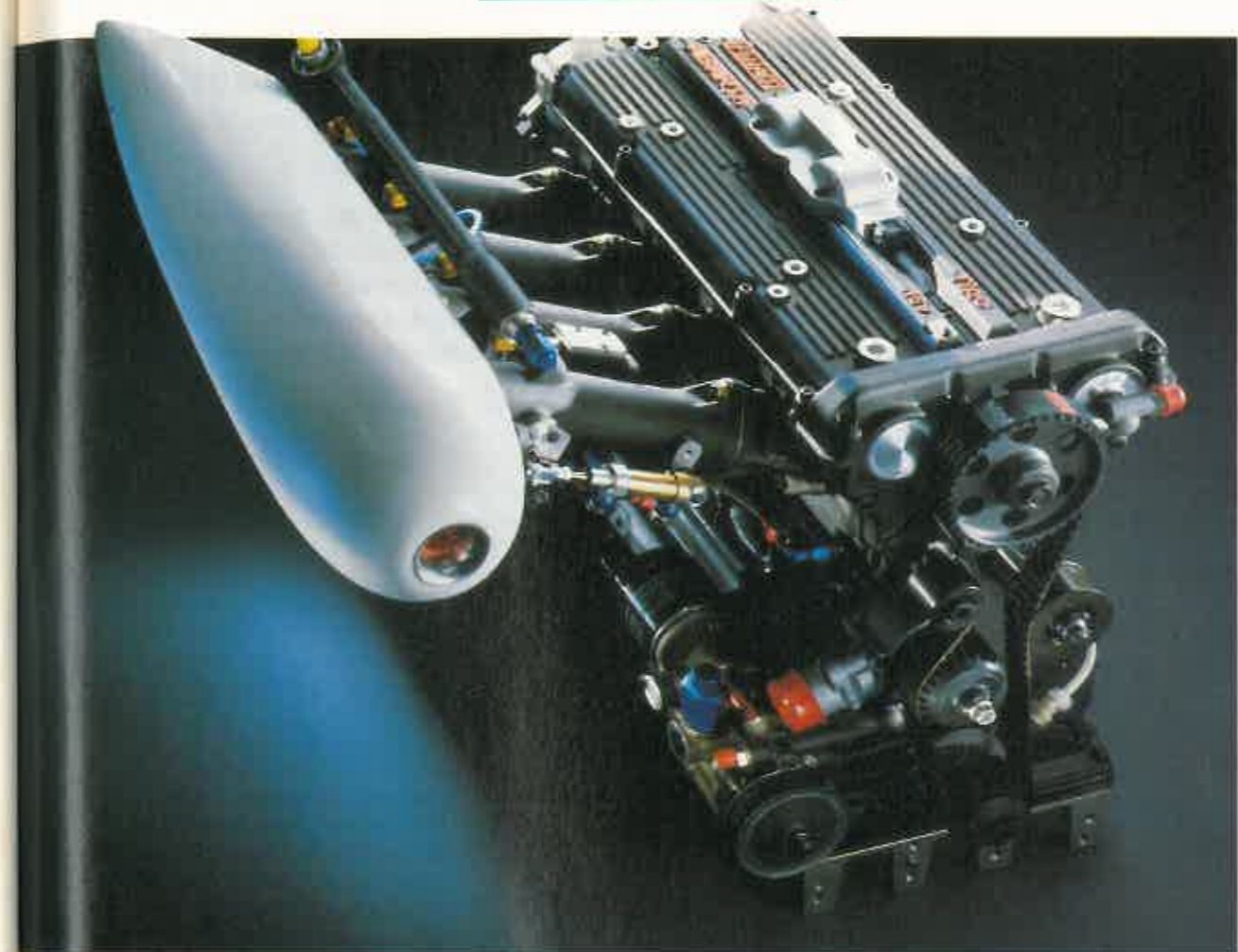
nado; y sin el menor reparo, se le puede calificar de «baby racing car», con todos los aditamentos precisos. ○

nes de liras, y cincuenta al segundo y al tercero.

Sin lugar a dudas, no abundan las ocasiones como esta para dar comienzo a una carrera de piloto.

Si a lo largo del campeonato no ocurre algo catastrófico, con un presupuesto muy modesto se puede tomar parte en una serie de carreras bien estructuradas desde el punto de vista deportivo y competitivo, con el aliciente de que si hay suerte, también hay premios importantes.

En cuanto al Cinquecento, sin disponer todavía de datos sobre su comportamiento, fiabilidad y mantenimiento, cabe destacar que su nivel de preparación está acorde con los fines a que está desti-



LA OBRA DE NOVAMOTOR
Los hermanos Pedrazzani han logrado convertir el motor del Tipo 16 válvulas en un verdadero propulsor de alta competición. Destaca la simplicidad de su estructura mecánica y la reducción de su volumen.



IMPORTANTE SOLUCIÓN
El motor Fiat Abarth Tipo 16v se diferencia de sus rivales por tener la longitud variable de las tomas de admisión. Dicho sistema es accionado por medio de la presión del lubricante del motor y de un dispositivo electrónico.



ALFA ROMEO 155 Q4 GRUPO N

Destinado a competir en el grupo N del «Campeonato Italiano Velocità Turismo», este Alfa Romeo 155 Q4 representa una interesante opción para cualquier piloto o escudería privada. Las prestaciones teóricas son convincentes, y las facilidades de compra convenientes.

SOLUCIÓN BARATA
La transformación del 155 Q4 tiene unos costos de adquisición y montaje razonables. A pesar de las limitaciones del reglamento del Grupo N, se ha logrado un buen nivel de prestaciones.

La crisis económica por la que atraviesa el sector de la competición, ha propiciado que Alfa Romeo proponga el 155 Q4 como una solución interesante para participar en el Grupo N, reservado estrictamente a los coches de serie, aunque propulsados por medio de motores cuya preparación responde severamente al reglamento. De hecho, el 155 Q4 está equipado con el tradicional motor de cuatro cilindros en línea de 1.995 centímetros cúbicos, con sobrealimentación por turbocompresor carente de «over boost». Sin embargo, un estrangulador de treinta y ocho milímetros de

diámetro, colocado en la entrada del turbo, limita el paso del aire y por lo tanto la presión.

Para asegurar la temperatura idónea en el intercambiador de calor, se ha dotado a éste último de un nebulizador que se alimenta de un depósito de agua de cinco litros.

Además de la sobrealimentación, el motor del 155 Q4 está dotado de árboles de levas de serie especialmente elaborados, y con la distribución calada de forma determinada, que con la adopción del sistema Weber Marelli de alimentación, regulado por una centralita especialmente estudiada, se obtienen 245 caballos de potencia a 6.000 revoluciones por minuto, mientras que el motor de serie a las mismas revoluciones desarrolla sólo 190 caballos.

En consecuencia, el par motor a pasado de los 30,3 Kgm de serie a los actuales 39 Kgm a 4.000 revoluciones por minuto.

Respecto al resto de los componentes, figura el disco de embrague sinterizado y



SÍMBOLO DE UNA MARCA

Todos los 155 Q4 Grupo N están decorados con un enorme «Biscione» en los laterales. También su preparación en cuanto a transmisión y suspensión es totalmente convincente. Lo que le convierte en una oferta interesante.

el tubo de escape acorde con la preparación del motor.

En cuanto a la transmisión, se ha incorporado un diferencial Ferguson con la posibilidad de regular el reparto de tracción.

La geometría de las suspensiones se ha mantenido invariada, y las únicas mejoras consisten en unos amortiguadores Bilstein, combinados con diferentes tipos de muelles.

El «kit» de transformación, inclui-

das las barras antivuelco, asientos de competición, mandos aligerados etcétera alcanza el precio de quince millones de liras, poco más de un millón trescientas mil pesetas, y si el cliente lo desea, Alfa Corse le puede montar el «kit» al módico precio de seiscientos mil pesetas. Como en el resto de las ofertas del grupo Fiat, con el 155 Q4 se puede obtener un descuento del diez por ciento al comprar el coche, un veinte después de haber disputado cinco carreras, y las escuderías que hayan comprado cinco unidades, pagarán un diez por ciento menos. ○

Gigi Corbetta



FERRARI 348 CHALLENGE

El sello del Cavallino también está en plan de poner las cosas fáciles a quien quiera participar en el Ferrari 348 Challenge. Por el razonable precio de veinticinco millones de liras, unos dos millones trescientas mil pesetas, se puede comprar el «kit» de transformación que consiste en los pedales aligerados, las barras antivuelco, los asientos en fibra de carbono, dos extintores, el conjunto de escapes especiales, dos juegos de neumática de competición, mono ignífugo, casco especialmente decorado, botines, guantes, y por si fuera poco, incluye en el precio la inscripción al campeonato y el servicio de «hospitality» durante las



SÓLO RETOQUES

La transformación de los Ferrari 348 Challenge se reduce a la aportación de algunos componentes de carrera.

carreras. Como se puede apreciar, si se es un feliz poseedor de un Ferrari 348, no se precisa mucho más para convertirlo en piloto de un campeonato monomarca que, sin duda, es de los más atractivos y espectaculares. Durante el Motor Show de Bolonia, las exhibiciones llevadas a cabo con el 348 Challenge, causaron gran aceptación entre los presentes, no sólo por tratarse de un Ferrari, sino por lo espectacular y un tanto difícil que resulta gobernar un 348 sobre un circuito.

La cilindrada total es de 1.997 centímetros cúbicos, con una relación de compresión de 13:1. Por el momento, se han obtenido ciento setenta y cinco caballos de potencia a 5.300 revoluciones por minuto, y el par motor es de 26,5 Kgm a 4.300 revoluciones por minuto.

Respecto al peso, se ha logrado «adelgazar» el motor hasta llegar a los 103,5 kilos de peso en seco, que le sitúa entre los dos más ligeros de cuantos hay en el campeonato; sin embargo, lo más destacable de este propulsor es el sistema de admisión, cuyos conductos son de longitud variable como en algunos motores de Fórmula 1. En este caso, el desplazamiento de las trompetas de admisión se lleva a cabo por medio de un sistema hidráulico que se alimenta de la presión del aceite del motor.

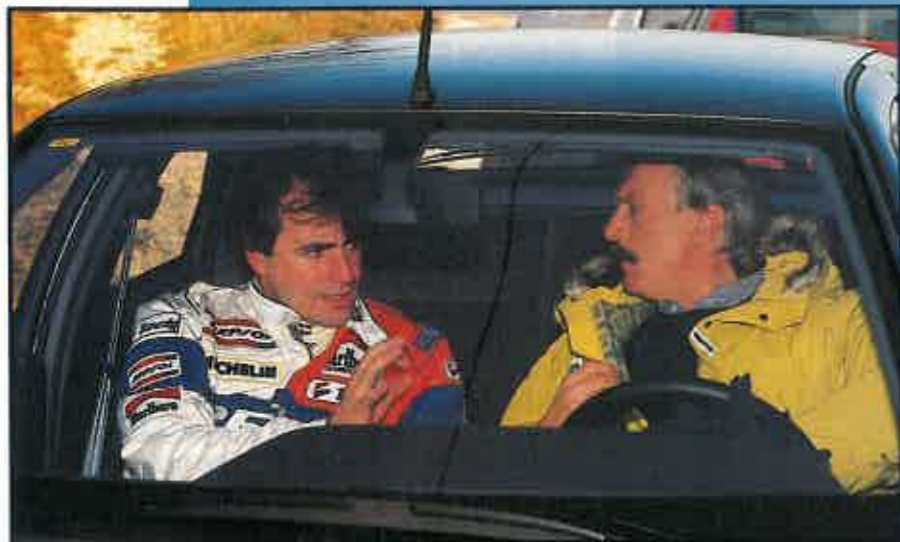
Otro detalle a destacar, es la regulación electrónica de la inyección y de la alimentación, realizada por Magneti Marelli y que está basada en la experiencia adquirida en la F1.

En un principio, el Fiat Abarth T160 está destinado a equipar los monoplasas construidos por Dallara, y la Novamotor comercializará dichos motores en todos los países de Europa y Japón. Al mismo tiempo, la evolución y la reparación de los propulsores está encomendada a Novamotor, que por un periodo de tres años tiene el compromiso con Fiat Auto de desarrollar el programa de la F3.

Para promocionar el motor en cuestión, en Italia se ha creado el campeonato Fiat Abarth Marlboro Challenge, que se celebrará paralelamente al Campeonato Nacional de Fórmula 3, y los primeros siete pilotos clasificados, no deberán pagar las reparaciones ni las revisiones de sus motores.

Hasta la fecha, no se ha fijado el precio del motor, y tampoco se sabe el costo total de las revisiones; en compensación, hay indicios de que Fiat los pondrá en el mercado a un precio sumamente competitivo y en un gran número de unidades, para que su canjeo durante la temporada sea lo más rápido posible.

Además, se cuenta con premiar al vencedor de la Copa Fiat Abarth brasileña, con la participación en el Campeonato Italiano de F3 a los mandos de un Dallara del equipo dirigido por Giancarlo Ghinzani. ○



PRIMERAS IMPRESIONES
Carlos Sainz explica a Claudio Bortoletto sus primeras sensaciones al volante del Lancia HF Integrale.

Entrenando el Rallye de Montecarlo

SAINZ YA SE SIENTA EN EL LANCIA

Hace poco más de cuatro años, en un día igual de frío y ventoso, Carlos Sainz se sentaba por primera vez en un Toyota en el tramo de Saint Jean-en-Royans. El pasado 15 de diciembre, no muy lejos de allí, el piloto español convertía en historia su paso por el Toyota Team Europe de Ove Andersson para sentarse por primera vez en un Lancia HF Integrale como piloto oficial del Jolly Club.



ASIMÉTRICOS
Los trajes ignífugos de Carlos Sainz y Luis Moya ya no se pueden cambiar, al estar el logotipo de Repsol contiguo a la ventanilla de cada uno de ellos.



Esteban Delgado

Enviado especial

Si en 1989 localizar a Carlos Sainz y su Toyota fue para MOTOR 16 cuestión de labor de búsqueda, a base de recorrer más y más kilómetros y un poco de suerte, la cita con el piloto español y los hombres de Lancia en el Col de la Machine fue en olor de multitudes. Uno que no sabe de secretarías de prensa, convocatorias de medios para bodas, bautizos o separaciones puede ahora imaginar lo que puede ser una de esas reuniones con la Pantoja, la Preysler o cualquiera de las princesas de Mónaco. Los medios de información allí reunidos calibraban perfectamente el poder de convocatoria de un personaje como Carlos Sainz, deportista de elite y de una especialidad poco conocida en nuestro país no hace mucho tiempo.

El Hotel del Col de la Machine se encuentra como su nombre indica en una de las cimas que coronan el tramo de St.Jean-en-Royans, al final de un bonito desfiladero con túne-



DESAYUNO DE TRABAJO
Carlos Sainz y Rino Buscchiazzo comentan distintas soluciones técnicas.

les en roca viva plasmado en multitud de fotografías del rallye de Montecarlo. A las seis de la tarde sólo un par de camiones de Michelin delataban el punto de encuentro. Un fotógrafo italiano y un par de periodistas españoles esperaban con impaciencia la llegada de Carlos Sainz y Luis Moya. Las reservas estaban confirmadas, pero ni rastro de los campeones del mundo 1992. Conjetura tras conjetura para una incógnita que resolvió una llamada a Juanjo Lacalle, manager del piloto español. La llegada no era con el avión directo Madrid-Lyon, sino por Grenoble, vía París, con llegada sobre las diez de la noche y es que como relatará más tarde Luis Mo-



RITMO VIVO
Carlos Sainz no tardo mucho en aumentar el ritmo de paso por curva al volante de su Lancia HF Integrale del Jolly Club.



NUEVOS ZAPATOS
Carlos Sainz volverá a utilizar los neumáticos del fabricante francés Michelin después de su época con el equipo Ford.



MEDIDAS 93
La nueva altura de los neumáticos y una llanta más estrecha, condicionarán las suspensiones del Lancia la próxima temporada.

ya: «Desde el Rallye Cataluña no hemos parado y ese par de horas más en casa con la familia valen su peso en oro».

No había otra solución que cenar y esperar su llegada. Afortunadamente, la velada se iba a hacer más llevadera con la llegada de Rino Buscchiazzo, jefe de mecánicos de Lancia que nos confirmaba la salida del nuevo Lancia-Repsol de Turín a las seis de la tarde y su llegada de madrugada. Carlos de Miguel, uno de los responsables de Repsol en competición y Luis Luqué de Ideasport, encargado de la decoración del vehículo, habían estado trabajando hasta ese mismo día en el coche, utilizando plástico adhesivo en lugar de pintura, mucho más fácil de manejar cuando el tiempo corre en contra. Un diseño sobre el color blanco como base y no azul como la última decoración de los Porsche 962-Repsol de cara a la publicación de fotos en blanco y negro, para no caer en el mismo error que el equipo Martini-Lancia en 1989 con el diseño en rojo del Delta Integrale 16V. Igualmente la dificultad de hallar algunos colores concretos había retrasado la llegada de los nuevos monos ignífugos con la coloración y publicidad correcta por unos provisionales a la espera durante la mañana del día siguiente de los definitivos.

A la hora del desayuno, Luis Moya se presentó ya vestido de «romano», mientras que Carlos Sainz lo hacía de paisano ocupando su tiempo en una primera reunión con Buscchiazzo y a continuación con los responsables de Michelin después de haber tenido que retrasar su hora habitual de salida para el trabajo: las 8 de la mañana hasta las diez para dar tiempo a dormir a los mecánicos.

Finalmente, la «caravana» se dirigió al vecino Col de la Croix al estar prohibido realizar pruebas sobre los tramos del rallye. Allí, Carlos Sainz y Luis Moya tomaban asiento en su nuevo vehículo, así como con sus nuevos monos, recién llegados, sus asientos tipo «bacquet» y sus cascos e interfonos, procediendo a encontrar la postura de conducción correcta y utilización de los distintos mandos el primero y de los medios de navegación y localización de huecos para colocar libros de notas y lápices el segundo.

NUEVOS COLORES
La mecánica del Lancia HF Integrale no es ningún secreto para los hombres del Jolly Club.



TURBO DE RECAMBIO
Las nuevas normas de la FISA han obligado a instalar el turbo de repuesto tras el asiento del copiloto.



Tres furgones, uno con recambios, otro con llantas y un tercero con el aparato destinado a reglar el auto, junto a un Lancia HF Integrale, destinado únicamente a realizar pruebas con especificaciones tipo

Montecarlo, esperaban a la pareja española. Se trataba primeramente de conocer el nuevo vehículo en su justa medida, del cambio de comportamiento tras sustituir elementos como un muelle, un amortigua-



ETIQUETA DE CAMPEÓN

Un palmarés que puede verse incrementado el próximo año al volante del Lancia HF Integrale.



dor o una barra estabilizadora (por ejemplo, Auriol que prefería un coche más duro utilizaba una de 28 mm, mientras Kankkunen usaba una de 25), empezando primero por utilizar los neumáticos y llantas de esta temporada. Sainz pasaba después de romper el árbol central de transmisión y de asustar a más de un fotógrafo con sus evoluciones, a usar los neumáticos con un diámetro máximo de 650 milímetros (veinte menos que en 1992) y llantas de nueve pulgadas en lugar de diez, así como la ausencia de los llamados «ventolines» o apéndices destinados a la refrigeración de los frenos. El Lancia se mostraba mucho más fácil de llevar que el Toyota, aunque con las nuevas especificaciones el subviraje se hacía evidente así como el prematuro desgaste de los neumáticos. Con la llegada de Claudio Bortoletto, Sainz pasaba a probar los reglajes tipo Córcega, a la espera de una nueva caja de cambios de relaciones más cerradas, ya que la antigua se había quedado ligeramente abierta con la nueva medida de neumáticos. De esta forma el piloto madrileño daba comienzo a unas intensas jornadas de trabajo en las que, conociéndole, sólo la Navidad le detendrá.

PROGRAMA 93

La nueva normativa FISA, según la cual cada piloto podrá participar en diez rallyes, con un máximo de ocho resultados y la obligatoriedad de participar en tres pruebas fuera de Europa, reuniendo dos resultados, hará que con toda probabilidad el programa de Carlos Sainz sea: Montecarlo, Portugal, Córcega, Acrópolis, Argentina, Nueva Zelanda, Australia, Sanremo, Cataluña y RAC de Inglaterra, quedando fuera Suecia, Safari y 1000 Lagos. La responsabilidad técnica recaerá sobre Rino Buscchiazzo contando para el programa con cuatro unidades nuevas en Abarth, una ya utilizada y otros tres chasis adquiridos hace poco por el Jolly. El material existente en Abarth permitirá cubrir sin problemas cualquier eventualidad, pudiendo sólo surgir algún problema a la hora de diseñar una pieza nueva al estar prácticamente todo el departamento de investigación y desarrollo volcado en el programa Alfa Romeo.

¡¡¡ARRRRRANCA!!!

Ya puedes disfrutar de todas las ventajas de la nueva Tarjeta Motor 16

Prepárate y arranca, porque la nueva Tarjeta MOTOR 16 se ha puesto en marcha.

Una TARJETA GRATUITA para todos los que estáis interesados en el mundo del motor, y con la cual vas a poder disfrutar de importantes ventajas exclusivas que aparecerán en una nueva sección mensual de la revista: descuentos, sorteos, ofertas especiales, viajes, artículos a precios muy interesantes...

Sólo tienes que solicitarla, mandándonos el cupón que insertamos en esta página. Hazlo hoy mismo y podrás ser uno de los primeros en disfrutar de estas ventajas... y de muchas más.

¡Ponte en marcha y arranca con MOTOR 16!



Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

4T1 T52

Rellena claramente con tus datos y envía este cupón a la dirección abajo indicada

Nombre	1er Apellido	
2º Apellido	DNI/NIF	
Dirección		
Población	CP	
Provincia	Sexo: <input type="checkbox"/> H <input type="checkbox"/> M	
Tlfo. ()	Fecha Nacimiento / /	
Estado Civil	Nº Hijos	Profesión
Trabajo:	<input type="checkbox"/> Cuenta propia	<input type="checkbox"/> Cuenta ajena
Tipo Vivienda:	<input type="checkbox"/> Alquiler	<input type="checkbox"/> Propia <input type="checkbox"/> Otros
Coche: Marca	Modelo	
Cilindrada	Año fabricación	
Uso del coche:	<input type="checkbox"/> Personal	<input type="checkbox"/> Profesional <input type="checkbox"/> Ambos
¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente?		



MOTOR 16. MAD, S.A., Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid, indicando en el sobre: "Solicitud de Tarjeta MOTOR 16". Recibirás gratis tu Tarjeta personalizada.

La cumplimentación de los datos antes solicitados es totalmente voluntaria. La finalidad de los mismos es la de ayudarnos a conocer mejor el perfil de nuestros lectores, lo que nos permite diseñar y realizar las ofertas que más se puedan adaptar a tus deseos y características. Los datos que nos facilites se conservarán de forma confidencial en MAD, S.A. y tienes el derecho de acceder a los mismos en cualquier momento para solicitar su consulta, actualización, rectificación o anulación, si así lo deseas. Si no deseas recibir ninguna oferta comercial por correo, por favor escribe "NO" en la siguiente casilla:



A T O D O G A S

SERVIA A LA CONQUISTA DE AFRICA

UN año más la pareja Serviá-Puig estará presente en el París-Dakar. Serán nuestros únicos representantes en la categoría de coches, y a los mandos del Lada Samara T3 pintado con los colores de Trident, intentarán mejorar el resultado de la pasada edición. Para ello cuentan con las habilidades de navegante de Jaime Puig, muy importantes en una carrera que se presenta muy dura y en la que los conocimientos de orientación serán básicos. Otro factor importante que debe contar para el éxito de los españoles es la fiabilidad y robustez de su vehículo. El Lada T3 contará con una preparación similar a la del año pasado, con mejoras de puesta a punto. El motor Porsche con una potencia de **320 caballos**, según Serviá es más que suficiente. La principal novedad serán unos nuevos neumáticos Pirelli, desarrollados para la ocasión y que deberán soportar prácticamente al cincuenta por ciento pistas de arena y de piedras.



Enamorados de su marca

Las actividades del **Ferrari Club España** son más intensas cada año. Los poseedores de los míticos automóviles del «Cavallino Rampante» no les dejan dormirse en sus garajes, bien al contrario, cada cierto tiempo salen con ellos a la carretera para disfrutar del placer de una conducción única. Pero no es precisamente la carretera la meta de los «ferraristas», tradición manda y los circuitos se prestan, más que ningún otro terreno, para sacar el máximo partido de sus maravillosas mecánicas. Así, el pasado fin de semana, cumpliendo una tradición del joven club, se desplazaron al circuito de **La Torrecica**, en Albacete, como todos los meses de diciembre. Los **Ferrari F40, 348, 328, Mondial, 250**, etcétera pasearon su elegancia por tierras albaceteñas dejando boquiabiertos a cuantos les veían pasar. Luego, en el bello trazado del también joven circuito permanente, demostraron, una vez más, el porqué sus coches son los mejores del mundo. Un bello ejemplo, en suma, del amor por una marca que trasciende de lo normal para convertirse en una verdadera religión. No hay duda de que ver un Ferrari F40 en movimiento es un espectáculo incomparable. Y así, las iniciativas del Ferrari Club España acercan sus casi inaccesibles coches al resto de los mortales; lo cual siempre es de agradecer.

ANDRETTI SE ESTRENO EN CATALUÑA

Por primera vez Michael Andretti ha podido rodar con su McLaren en una pista en buenas condiciones. El hijo del gran Mario ha estado tres días en **Barcelona** probando su coche aunque confesó a los medios informativos



no encontrarse todavía a gusto: «No sé si es culpa mía o del coche pero aún no me he adaptado a sus reacciones». En estos entrenamientos se probaron los nuevos neumáticos de quince pulgadas y el monoplaza todavía llevaba el motor Honda que no acababa de ir redondo. Sobre este tema de motores, tan crucial para su escudería, Andretti no quiso «mojarse» y dijo no saber nada y otro tanto hizo con respecto a su compañero aunque manifestó que «me encantaría correr con Senra porque sería todo un reto y podría aprender más». Con respecto a las diferencias entre la Fórmula **Indy** y la **Uno** destacó que en la primera los coches están muy iguales mientras que en la segunda la guerra tecnológica es mucho más importante. Los tiempos de Andretti no fueron muy brillantes y fue regularmente batido por Mark Blundell, el piloto probador.

IMPORTANTES MEDIDAS DE LA FISA

En el Consejo Mundial de la FISA, celebrado recientemente y con **Max Mosley** a la cabeza, el máximo organismo del automovilismo mundial, ha tomado una serie de importantes y drásticas decisiones. Por lo que respecta a la Fórmula 1, lo más destacable es la sanción de un millón de dólares impuesta a la Scuderia Italia, por utilizar gasolina ilegal, que al final se ha quedado en una amonestación, que podría convertirse en una multa de 140 millones de pesetas y la exclusión de 4 Grandes Premios, si vuelve a cometer algún desliz en el 93. Ya es definitiva la anulación del **Gran Premio de Francia** el próximo año, al no garantizar la Federación Francesa la libre circulación de los equipos participantes en territorio francés.

En el Mundial de Rallyes, lo más importante es la retirada del Rallye Costa de Marfil en el 93. El Campeonato se compondrá de 13 pruebas. Al igual que en el 92, tanto los pilotos como los constructores, sólo podrán participar en diez carreras, siendo puntuables los ocho mejores resultados.

Una de las decisiones más im-

portantes es la que afecta a la Fórmula 3000, que desaparecerá en el 94. Será reemplazada por un campeonato de Fórmula 3, para el que la FISA ha creado una comisión encargada de controlarlo, para que principalmente no se disparen los precios.

Además, en el **Consejo Mundial** de la FISA, se trató la posibilidad de crear un Campeonato en circuitos ovales, similares a los que existen en los Estados Unidos y acordaron una serie de medidas al respecto. Estos circuitos serán construidos en terrenos planos y todas las curvas girarán en la misma dirección. En los virajes, una parte de estos o en su totalidad pueden ser peraltados. Todos los circuitos que se construyan de este tipo, deberán pasar una inspección posterior de la FISA, con el fin de comprobar que cumplen todas las medidas de seguridad. Por lo que respecta a sus dimensiones deberán tener una longitud mínima de tres kilómetros. Este certamen en **circuitos ovales** podría ponerse en marcha en el 95. España podría tener uno de estos trazados, posiblemente situado en Andalucía.

B R E V E S



♦ **BALBA CON BELL**
Balba González Camino acaba de regresar de Estados Unidos, donde ha estado visitando las instalaciones del fabricante de cascos Bell, con el que ha firmado un acuerdo para que la próxima temporada utilice esta marca. También Balba fue invitada a visitar el Circuito de Indianapolis, dando tuvo la ocasión de dar una vuelta al trazado oval. También estuvo en las sedes de algunos equipos de Fórmula Indy.

♦ **HILL COMPAÑERO DE PROST**
Por fin se deshojó la margarita y ya es seguro que Damon Hill será el compañero de Prost en Williams-Renault en el 93. Hill que ha sido piloto de pruebas de este equipo ha demostrado un alto grado de profesionalidad y esto ha sido lo que ha inclinado la balanza a su favor.

♦ **VATANEN VUELVE A CITROËN**
El finlandés Ari Vatanen, estará presente de nuevo en el París-Dakar, después de anunciar que dejaba los raids para centrarse en el Mundial de Rallyes, no ha podido resistir la tentación y estará en la carrera africana al volante de uno de los cinco Citroën ZX Rallye Raid.



MUCHA ARENA Y MAS DUREZA

TRAS la presentación del París-Dakar en la capital francesa, se ha podido saber el recorrido definitivo. La carrera arrancará el día 1 de enero desde

el centro de París y, tras una etapa prólogo en Chailley, embarcarán el día 2 en Sète para llegar el 4 a Tánger (Marruecos), donde comenzará de verdad la prueba. Las etapas en tierras africanas serán las siguientes: 4-1-93, Tánger-Fez (310 kms). 5-1-93, Fez-Beni Ounif (761 kms). 6-1-93, Beni Ounif-El Golea

(951 kms). 7-1-93, El Golea-Bordj Omar Driss (653 kms). 8-1-93, Bordj Omar Driss-Tamanrasset (735 kms). 9-1-93, Tamanrasset-Adrar (1.192 kms). 10-1-93, etapa de descanso en Adrar. 11-1-93, Adrar-Chenachen (691 kms). 12-1-93, Chenachen-Bir Amrane (650 kms). 13-1-93, Bir Amrane-Atar (610 kms). 14-1-93, Atar-Atar (272,5 kms). 15-1-93, Atar-Nouakchott (533 kms). 16-1-93 Nouakchott-Dakar (580 kms).

La etapa que va desde Tamanrasset a Adrar con cerca de **1.200 kilómetros**, es la más larga de la historia de esta carrera. Otra de las características de este París-Dakar es que hay tres etapas en las que no hay asistencia mecánica en avión y por lo tanto los participantes sólo podrán reparar los vehículos con sus propios medios y con los camiones de asistencia. La carrera vuelve a recuperar etapas míticas en Argelia y retorna a sus orígenes con llegada en Dakar. Se realiza en su mayoría en el desierto, donde primará la conducción sobre arena y la orientación tendrá un papel fundamental. Por lo que respecta a los participantes inscritos, esta edición contará con una cifra **muy inferior** a la de otros años: 45 motos, 64 coches y 43 camiones. La categoría de motos está muy descafeinada con la presencia de pocas primeras figuras, mientras que en coches están todos los favoritos. Por lo que respecta a los españoles, habrá muchos menos de los habituales. En motos estarán presentes: Arcarons, Riba, Fernández y Del Rey. En coches estaremos representados por Serviá-Puig y en camiones Montero-Oliva.



DE LA ROSA SIGUE GANANDO

Pedro Martínez de la Rosa, del equipo Racing for Spain, fue el triunfador del Festival Privilege Fórmula 3 celebrado en el circuito galo de Nogaro. El piloto español, que partía de la primera línea de la parrilla de salida, no tuvo ningún tipo de oposición a lo

largo de las quince vueltas que duró la carrera, en unas condiciones muy difíciles, con mucha lluvia y frío, cruzó la línea de meta en solitario. Por lo que respecta al resto de nuestros representantes, **Iván Arias** finalizó quinto, **Julio Diéguez** lo hizo en novena posición, mientras que

Iñaki Soto se vio obligado a abandonar, pero tuvo el honor de marcar la vuelta rápida de carrera. Esta victoria de Martínez de la Rosa es muy importante, ya que para la ocasión se dan cita en el circuito representantes de equipos de categorías superiores.



OLAS BAJO TECHO

EL olímpico Palau Sant Jordi de Barcelona, albergó bajo su cúpula la mayor piscina jamás montada para poder celebrar una carrera de **Jet-Sky Indoor**. Con una capacidad de cinco millones de litros -lo que supuso diez horas de llenado- y montada en un tiempo récord, resultó un espectacular escenario para tal propósito.

Patrocinado por Winston, el evento contó con los mejores especialistas, entre los que destacaba el

americano **Jeff Jacobs**, auténtico rey de este deporte con cuatro títulos mundiales. Entre los españoles destacaba **José María Casafont**, Campeón de España y de Europa.

El vencedor de este espectacular Jet-Sky Indoor fue el francés Didier Navarro, el español Casafont fue noveno. Entre las féminas la triunfadora fue la también francesa Karine Paturel, mientras que nuestra representante, Pilar Pruna, fue tercera.

PREMIOS DE LA COPA SHELL DEFENDER

LA organización de la Copa Shell Defender hizo entrega de los trofeos de la edición 92. El primer premio fue para Antonio Jul, el segundo para Enrique Tomás y el tercero para Luis Fernández. Aprovechando la ocasión,

también dieron a conocer un avance del reglamento de este trofeo para el 93. El vehículo a utilizar seguirá siendo el Land Rover Defender Tdi y Shell continuará como primer patrocinador. Los vehículos deberán cumplir el Reglamento Técnico de grupo T3 establecido por la FISA, con el mantenimiento del motor de origen.

La organización establece una ayuda de compra por un total de 200.000 pesetas en el vehículo, además ofrecen un descuento del 25 por ciento en la compra de todas las piezas de repuesto. Todo los interesados en participar en el Trofeo deben dirigirse a **Rover España S.A.** a la atención de José María Ginés. Apartado 14845. 28080 Madrid. También al teléfono (91) 574 37 20.



BREVES

◆ **COPA SUZUKI 93**
Cuando hace escasos días que ha finalizado la Copa Suzuki 250 RGV, ya han dado a conocer algunos detalles de la Copa 93. La inscripción sólo estará abierta a 50 participantes con un precio por inscripción de 85.000 pesetas. Esta cantidad incluye mono de pilot, carenado completo, seguro e inscripciones. El plazo límite de solicitudes es el 31 de diciembre. Para más información los interesados pueden dirigirse al teléfono: (93) 413 74 26 a la estación de la arta. Teresa.

◆ **RICK MEARS SE RETIRA**
Después de un enviable palmarés con cuatro triunfos en las 500 Millas de Indianápolis, Rick Mears que no se ha recuperado por completo del accidente que sufrió este año en los entrenamientos de la mítica prueba americana, ha decidido dejar la competición.

◆ **MEMORABLE FIN DE AÑO**
El joven piloto inglés Colin McRae ha tenido un final de temporada explosivo, fue uno de los principales protagonistas del RAC Británico, llegó a la final en la Carrera de Campeones y como colofón de oro se ha impuesto en el Memorial Bettega en Bolonia.



◆ **CERRATO EN CINQUECENTO**
El piloto italiano Dario Cerrato, uno de los más populares del país transalpino, ligado durante gran parte de su carrera deportiva al grupo Fiat, participará en el próximo Rallye de Montecarlo al volante de un Cinquecento de grupo A.

¿La muerte de los pequeños?

SON habitualmente los grandes fabricantes quienes sufren más la recesión. Sin embargo, se constata que la actual, la más larga desde los años treinta, afecta sobre todo a los pequeños, ya sean especialistas en deportivos o en lujosos, y que eran los que mejor aguantaban la crisis. Supeditados en gran medida a la industria norteamericana, si ésta va mal, los pequeños constructores europeos se resienten. Además, ahora tienen que competir allí con unos nuevos rivales japoneses (¿cuántos clientes de Mercedes o BMW no han cambiado de marca por un Lexus, un Infiniti o un Acura?) y, por si fuera poco, están gravados por una tasa de lujo impuesta a todos los vehículos de más de tres millones trescientas mil pesetas. Todo el mundo conoce los problemas de Porsche. El fabricante de Stuttgart, al que su anterior presidente, Peter Schutz, había intentado radicar al otro lado del Atlántico, ha limitado su producción a 30.000 coches por año. Hoy, las exportaciones de Porsche no representan más que el 49,3 por ciento de la producción, frente al 60,6 de hace un año. Con sólo 22.000 coches fabricados, Porsche ha registrado, por primera vez en su historia, un déficit, a pesar de algunas estrategias del centro técnico de Weissach como desarrollar tecnologías para otros fabricantes, realizar la cabina de los Airbus, fabricar cascos, paraguas, etc.

Se prevee una producción de 18.000 unidades el año que viene, 1.850 de 8.000 puestos de trabajo serán suprimidos. El presidente Arno Bohn ha pagado con su cargo la crisis. Ya surgen las dudas sobre el futuro y las preguntas sobre si Porsche será absorbida por Mercedes o por Volkswagen. La segunda posibilidad suscitara comentarios negativos puesto que el nuevo presidente de VW, Ferdi Piëch, es consejero de Porsche y posee el 11 por ciento de sus acciones. En Italia, Maserati ha sido la primera en anunciar despidos y el cierre de su planta milanesa, Ferrari decretará paros para la mitad de su plantilla para reducir la producción en 700 unidades y Lamborghini reducirá 150 de sus 503 puestos de trabajo. Y todavía no se sabe cuando Bugatti emprenderá la fabricación de su deportivo. En Francia ya se ha anunciado el cese de la producción del Alpine y Venturi y se ha ofrecido al mejor postor. Jaguar, filial de Ford en Inglaterra, ha decidido despedir a 700 trabajadores de sus 8.000, después de haberlos ya reducido un tercio anteriormente y en el futuro construirá coches menos lujosos y caros. Por su parte, Lotus, filial de General Motors, ha renunciado ya a sacar su último modelo. ¿Cuántos deportivos de marcas pequeñas sobrevivirán a la crisis? Mucho dependerá de la duración de ésta.



Edouard Seidler



¡Empieza el Dio con Marcha!



Descubre la marcha del DIO, la forma más práctica y divertida de moverte por la ciudad. Con arranque automático, amplio cofre bajo el asiento y un utilitario transportín. Pruébalo.



demóstrate por la ciudad. Con guantera delantera y un utilitario transportín.

desde los 14 años. PARTICIPA EN LA PROMOCIÓN.*
pedir el catálogo en un Concesionario Oficial. Hay miles de regalos para los amigos de HONDA y entre ellos varios



HONDA DIO es fácil de manejar y puede conducirse

" SIEMPRE HAY UN DIO CON SUERTE ". Basta con miles de regalos para scooters DIO.



*PROMOCION LIMITADA



EQUIPO CENTRAL HISPANO 20

FIERAS DE MONTAÑA



AGILES. RAPIDOS.
TODAS SUS TRAZADAS ESTAN
PERFECTAMENTE ESTUDIADAS.
CUANDO RUGEN SUS MOTORES NO
HAY QUIEN LES DE CAZA.
SON LOS AUTENTICOS SEÑORES DE LA
MONTAÑA
CAMPEONES DE ESPAÑA DE MONTAÑA,
TAMBIEN EN 1992
CON TODO EL ESPIRITU DE TRIUNFO DEL PRIMER
BANCO DEL MUNDO PARA LOS JOVENES.
EL CENTRAL HISPANO 20.
ENHORABUENA SOIS UNOS FIERAS.



EL BANCO DE LOS JOVENES



SAINZ ENTRENA CON SU LANCIA

Motor 16

SEMANAL GRUPO

22 de diciembre 1992

Núm. 479 • 350 ptas.

ROVER
216 COUPE
FRENTE A
OPEL
CALIBRA 2.0i



COMPARATIVA

FOTO
ESPÍ



SEAT
IBIZA
SORPRENDIDO
EN VIVO



Citroën Xantia

TODOS SUS SECRETOS

